SKRZYDŁA I MOTOR



50 (286) ROK VI
9-15 GRUDNIA
1951
Cena 60 gr

KOŁO LL W SZKOLE

Niedawno zakończyła się w Warszawie Krajowa Narada Aktywu Szkolnego ZMP, która radziła nad tym, jak usprawnić naukę w szkole i jak organizacja ZMP-owska powinna walczyć o jak najlepsze wyniki nauczania. W uchwale Zarządu Głównego ZMP, powziętej po zakończeniu narady, czytamy między innymi, że należy wzmóc pracę Ligi Lotniczej na terenie szkoły.

Jak usprawnić pracę Kół Ligi Lotniczej w szkołach? Przede wszystkim musimy zdać sobie sprawę, że będą one pracowały tylko wtedy dobrze, jeżeli będą otoczone opieką dyrekcji szkoły i szkolnej organizacji zetempowskiej. Dyrekcja szkoły powinna nie tylko mianować opiekuna koła LL, ale i kontrolować stale jego pracę. Poza tym do obowiązków dyrekcji szkoły należy, ułatwienie kołu LL nabycia sprzętu i uzyskania lokalu, gdyby przy kole powstała modelarnia.

Koło LL musi ściśle współpracować z organizacją ZMP na terenie szkoły. Zarząd organizacji powinien typować kandydatów na aktywistów LL, uzgodnić datę zebrań i różnych akcji masowych, interesować się pracą Koła LL i wynikami nauki jego członków.

Na tę sprawę trzeba zwrócić szczególną uwagę. Nie wolno bowiem dopuścić, aby uczniowie zaniedbywali się w swych obowiązkach ze względu na zajęcia w modelarni czy Kole LL. Członkowie LL muszą być przodującymi uczniami; największą uwagę należy przywiązywać do wyników z nauki o Polsce i Świecie Współczesnym oraz matematyki, fizyki i geografii, są to bowiem przedmioty najważniejsze dla przyszłego lotnika.

Bardzo ważne są również zajęcia wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego, wyrabiające w młodzieży hart, wyrobienie sportowe i inne cechy, niezbędne dla załóg latających. Ci z kolegów, którzy wykazują się małym wyrobieniem sportowym, słabą wytrzymałością i sprawnością, powinni być otoczeni opieką starszych kolegów i wziąć się szybko „za siebie", bo w lotnictwie potrzeba ludzi silnych i zdrowych.

Koło LL na terenie szkoły powinno zorganizować stały kącik lotniczy w świetlicy, w którym znaleźć można by czasopisma lotnicze, interesujące ciekawostki czy nawet pokazowy model. Fotogazetki LL powinny być rozwieszane w miejscach bardzo widocznych, a więc na korytarzach, w salach zebrań itp.

Zarząd Koła LL musi pracować sprężyście i w taki sposób, aby o pracy LL wiedzieli wszyscy w szkole. Gdybyście napotykali na jakieś poważne trudności w Waszej pracy — piszcie do nas, a postaramy się Wam pomóc. Pamiętajcie o podstawowej zasadzie lotnika: w lotnictwie nie ma rzeczy nieważnych — kto potrafi być aktywistą LL w szkole, ten z pewnością będzie dobrym pilotem.

SIŁA PRZYJAŹNI

Wyjazd na „falowy" obóz wyczynowy był naszym marzeniem. Pociągała nas perspektywa spotkania z miłośnikami sportu szybowcowego Ludowej Polski i loty na fali, o której wiele słyszeliśmy. Troskliwość i serdeczne przyjęcie, które okazali nam polscy szybownicy napełniły nas przekonaniem, że nasz pobyt w Polsce nie będzie zwykłą wycieczką. Odczuliśmy, że kolektyw z całego serca życzy nam sukcesów i wyczynów w lotach wysokościowych.

Ciekawy i przemyślany jest program treningów, których celem jest przygotowanie szybowników do lotów wysokościowych. Zespół pilotów zebranych na obozie charakteryzuje się tym, że wszyscy są młodzi, pełni sił i entuzjazmu w dążeniu do osiągnięcia jak najlepszych wyników. Kiedy włączyliśmy się w ten zwarty kolektyw, odczuliśmy jego siłę i to pomogło nam już w krótkim czasie osiągnąć znaczne sukcesy.

Wielu uczestników obozu posiada osiągnięcia na skalę światową jak na przykład: Góra i Brzuska. Opowiadają nam oni chętnie o swoich lotach i udzielają cennych rad. Na obozie jest jednak również wielu szybowników, którzy na fali będą latali po raz pierwszy. Instruktor Urbanowicz, przechodząc stopniowo od najprostszych do najtrudniejszych ćwiczeń, cierpliwie przygotowuje ich do lotów wyczynowych.

Obóz jest dobrze wyposażony w sprzęt. Wśród szybowców jest słynna „Mucha", dwumiejscowy „Żuraw", o wysokiej doskonałości „Sęp" i Sohaj". Są to wszystko szybowce, które zdały już swój egzamin. Nam spodobały się szczególnie szybowce „Mucha" i „Sęp".

Na obozie istnieją warunki dla wyszkolenia wysoko wykwalifikowanej kadry sportowców. Dlatego obóz jest dla polskiego szybownictwa cennym przedsięwzięciem, zaś nasz pobyt na nim przyniesie dużą korzyść szybownictwu radzieckiemu.

Z całego serca dziękujemy całemu kolektywowi za pomoc okazaną nam w naszych pierwszych krokach w dziedzinie lotów wysokosciowych.

Niech żyje przyjaźń polsko - radziecka!

Szybownicy Związku Radzieckiego
W. SIMONOW
Z. MARIEJEWA

Wyniki pierwszych trzech dni Obozu Falowego

Nazwisko i imię	ALL	17.XI H max.	17.XI przewyż.	17.XI E_1	17.XI E_2	17.XI x	20.XI H max.	20.XI przewyż.	20.XI E_1	20.XI E_2	20.XI x	21.XI H max.	21.XI przewyż.	21.XI E_1	21.XI E_2	21.XI x
Kapała Erazm	Wrocław											4975	3275		1	
Pawlikiewicz A.	Wrocław											5850	3975			
Raże Józef	Poznań	5000	3600				5380	4550				6700	5125			1
Lisiecki Jerzy	Poznań						5600	4270	1			4800	3100			
Studencki Tad.	Bielsko						6750	5270	1		1					
Broda Jan	Bielsko											5400	3700			
Młocek Józef	Ostrów						5560	3880	1							
Kozłowski Jan	Kielce	6150	3475		1							6600	4815			
Kościcki Jarosł.	Inowrocław											5550	3625		1	
Dziuba Tadeusz	Warszawa						5450	4460		1		5445	3545			
Żółkoś Zbig.	Bydgoszcz											5675	3550	1		
Nechay Ewa Kopicki Bernard	Kraków Łódź											} 5700	4100			
Golon Tadeusz	Poznań											6850	5025	1		1
Simonow W. Mariejewa Z.	Moskwa Moskwa						} 3680	2580				6775 6500	4900 4100	1 1		
Brzuska And.	Warszawa											7475 6800	5775 5700			
Adamiec Pol.	Warszawa											5500	3700	1		
Dziergas Wład.	Bielsko	4550	3050	1												
Urbanowicz B.	Bielsko											5050	3350	1		
Leszek Jerzy	Warszawa											5050	3075	1		

„Cebula na fali"

(Korespondencja własna z Jeleniej Góry)

Jest godzina 9 rano, gdy samochodem wyjeżdżamy w kierunku Jeleniej Góry na wizytę do przebywających tam na obozie wyczynowców szybowcowych.

Z wizytą jadą dr Kornaszewski i dr Iwankiewicz. Są to specjaliści na terenie Wrocławia w zakresie Medycyny Lotniczej. Dzięki intensywnym staraniom dr Kornaszewskiego, jego racjonalizatorskim pomysłom oraz współpracy dr Iwankiewicza i całego personelu Centralnej Wojewódzkiej Poradni Sportowo - Lekarskiej w bieżącym roku uruchomiona została jedyna w Polsce komora niskich ciśnień.

Komora niskich ciśnień oddaje ogromne usługi pilotom latającym na dużych wysokościach, umożliwia bowiem przeprowadzenie treningu wysokościowego, mającego na celu przystosowanie personelu latającego do wykonywania zadań lotniczych do 7 000 metrów bez korzystania z aparatów tlenowych.

Oprócz tego komora służy do kontroli sprawności fizycznej i psychicznej lotników na wysokościach do 7 000 metrów, przy czym określa się równocześnie tzw. pułap lotniczy. Ustalenie pułapu lotniczego polega na określeniu wysokości, do jakiej może wznieść się lotnik bez posługiwania się tlenem i bez poważniejszych objawów utrudniających mu pilotowanie.

Wiadomo bowiem, że każdy organizm inaczej reaguje na zmniejszenie się ilości tlenu, którego ilość jest tym mniejsza, im większa jest wysokość. Tak więc niektórzy piloci czują się bardzo dobrze bez korzystania z aparatów tlenowych jeszcze na wysokości 6 000 m, podczas gdy inni, zwłaszcza młodzi piloci, cierpią na tzw. głód tlenowy. Objawy głodu tlenowego są różne: zwiększenie liczby oddechu, przyśpieszenie względnie zwolnienie tętna, ale nade wszystko najczęstszymi objawami są zaburzenia psychiczne. Pilot z trudnością obserwuje przyrządy pokładowe,

myli się w obliczeniach, często nie panuje nad maszyną, co może spowodować wypadek.

Głód tlenowy pojawia się niepostrzeżenie i pilot będący pod jego działaniem sam nie potrafi ocenić powagi sytuacji, podlegając zaburzeniom funkcji psychicznej. Jeżeli jednak wszystkie te objawy wystąpią u pilota w sztucznie stworzonej mu wysokości — w komorze niskich ciśnień, to niebezpieczeństwo nie istnieje, tym więcej, że nad badanym czuwa lekarz specjalista.

Wszyscy uczestnicy obozu halniakowego zostali zbadani w komorze niskich ciśnień i dla każdego z nich określony został wyżej omówiony pułap lotniczy. Tak więc została nawiązana ścisła więź między przyszłymi zdobywcami stojącej chmury, a lekarzami z Wrocławia.

Ale wróćmy do naszych młodych wyczynowców szybowcowych. Obóz w Jeleniej Górze zgromadził najlepszych pilotów szybowcowych Polski. Najwięcej widzi się tu pełnej zapału młodzieży.

Uczestnicy obozu — to zdrowy element, w którym można pokładać wielkie nadzieje. Wszyscy nastawieni są na pobicie rekordów. Zwartą grupą otaczają teraz lekarzy, wypytując ich o wyniki badań, które oficjalnie będą podane za kilka dni.

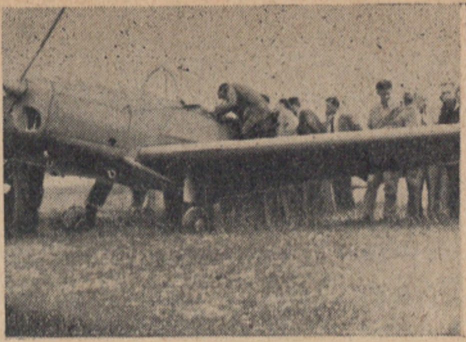
Piloci mają dobre warunki, z wyżywienia są bardzo zadowoleni. Kierownictwo dba o ich wypoczynek, który jest również konieczny dla osiągnięcia pozytywnych wyników. Na każdym kroku widać na terenie obozu dyscyplinę. W tej chwili informują nas szybownicy, że mają na lotnisku drogich gości. Są nimi piloci radzieccy Simonow i Mariejewa, którzy dzielą się swym bogatym doświadczeniem z naszymi pilotami. Co chwila ktoś z grupy odłącza się i idzie na start. Teraz podchodzimy do pierwszych czterech pilotów, którzy już w pierwszych dniach obozu osiągnęli wysokość około 5 000 m. Są to: Jan Kozłowski, Sławomir Cetner, Tadeusz Dziuba i Józef Raże. Podczas lotu zetknęli się oni po raz pierwszy z nieznacznymi objawami głodu tlenowego. Ich własne obserwacje pokrywają się z tymi, które poczynił dr Kornaszewski, badając ich w komorze niskich ciśnień.

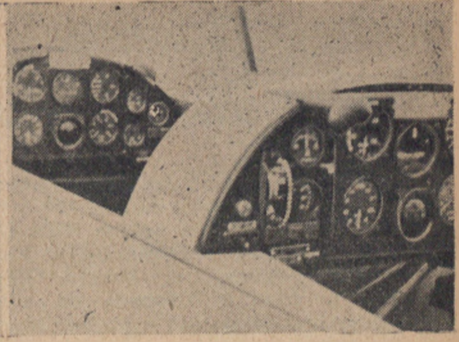
Spośród przebywających na obozie pilotów wyróżniła się szczupła blondynka — jest nią rekordzistka z ubiegłego roku, Lucyna Wlazło. W tej chwili startuje druga szybowniczka Ewa Nechay. Najmłodszą kandydatką na obozie jest 17-letnia szybowniczka Konopacka. Będąc tak młodą, musi przejść aklimatyzację w komorze i dopiero potem będzie mogła latać wyżej.

Nad lotniskiem zachodzi słońce. Szykujemy się do odjazdu. Dr Kornaszewski i Iwankiewicz wrócą tu jeszcze za tydzień z wykładami. Obóz tętni radością życia i tchnie tężyzną fizyczną jego uczestników.

mgr ROZMANIT MEDARDA

Na zdjęciach — u góry: uczestnicy kursu instruktorów silnikowych i szybowcowych z zainteresowaniem oglądają nowoprzybyłe maszyny „Zlin-26". Po prawej — widok kabiny pilotów w „Zlinie-26" wyposażonej w dwie tablice przyrządów pokładowych. Po prawej na dole: każdy szczegół w nowym samolocie oglądany jest bardzo pilnie. Uwagę pilotów skupia na sobie także silnik „Zlina-26" — Walter — Minor 4.III.





„ZLINY–26" W AEROKLUBACH LL

Dążąc do nieustannego podnoszenia na coraz wyższy poziom kwalifikacji kadry instruktorskiej, Liga Lotnicza zorganizowała kurs doskonalący dla instruktorów silnikowych i szybowcowych, który rozpoczął się w dniu 15 listopada i trwać będzie do 15 grudnia br.

Wychowawcy młodych pilotów — instruktorzy, wiedzą dobrze, że aby zapewnić naszemu ludowemu lotnictwu sportowemu należyte tempo rozwoju, muszą nieustannie podwyższać poziom wiadomości szerokiej rzeszy młodzieży. Wiedzą również o tym, że aby dobrze wypełnić zadanie, jakie im powierzyło państwo, muszą przede wszystkim nieustannie pogłębiać swoje umiejętności. Dlatego też wśród licznie zgromadzonej na kursie kadry, obok doświadczonych, znaleźli się również i młodzi instruktorzy, którzy od niedawna stali się wychowawcami nowego narybku lotniczego. Mimo różnicy wieku i kwalifikacji, wśród uczestników panuje przyjazna, koleżeńska atmosfera. Na odprawach, które odbywają się przed i po lotach starsi instruktorzy dzielą się chętnie swoimi doświadczeniami z młodymi.

Poziom kursu jest wysoki, jego uczestnicy są niezmiernie zadowoleni, że w przeciwieństwie do lat ubiegłych, kiedy loty treningowe odbywały się na maszynach CSS-13, mają obecnie możność latać również na wspaniałych „Zuchach".

— Gdyby wszystkie poprzednie kursy doskonalące były organizowane na takim poziomie jak obecny — mówi pilot Pawlikowski, kierownik wyszkolenia jednej ze szkół szybowcowych LL — jestem przekonany, że mielibyśmy lepiej wyszkoloną kadrę instruktorską. Kurs ten stwarza możliwości nie tylko pogłębienia kwalifikacji, ale i odpoczynku po całodziennej, mozolnej pracy. Zajęcia są tak rozłożone, że wystarcza czasu na odpoczynek w ciągu dnia, a wieczorem organizowane są liczne rozrywki kulturalne.

Gdy przybyliśmy na lotnisko Poznańskiego Aeroklubu, większa część uczestników kursu przebywała na starcie. Z daleka widać było w dwóch miejscach oddalonych od siebie poruszające się czarne punkciki — te miejsca startów silnikowców i szybowników. Niezbyt sprzyjające warunki atmosferyczne nie przeszkadzały im w pracy. Świadczyły o tym widoczne przez mgłę, krążące sylwetki szybowców i warkot silników samolotów przygotowanych do startu.

W tej chwili z ziemi poderwał się samolot CSS-13 i przemknął nad naszymi głowami.

— O patrzcie! „Mucha" podchodzi do lądowania — mówi inny. — A wiecie kto na niej leci? — i nie czekając na odpowiedź, dodaje — Młody, 19-letni instruktor Szulc z Gdańskiego Aeroklubu. Już od roku szkoli młodzież w jednej ze szkół szybowcowych, choć sam naukę pilotażu rozpoczął w 1948 roku. Jest tu wielu takich wśród nas.

Instruktorzy pozostali w budynku klubowym biegali po schodach, to naradzali się przez chwilę, to znów gdzieś spieszyli. Z panującego gwaru i nastroju pilotów należało przypuszczać, że przygotowują się oni do jakiejś uroczystości.

W pewnym momencie zapanowało nagłe poruszenie. Wszyscy patrzą w okna i nadsłuchują.

— Lecą! Już ich słychać! To z pewnością Czesi! — krzyczy jeden z pilotów.

Teraz wszystko staje się dla nas jasne. Instruktorzy przygotowywali się do przyjęcia gości — kolegów z Czechosłowacji i dlatego właśnie panował taki niezwykły nastrój.

Jeden, drugi, trzeci... piąty. Przelatują nad lotniskiem, robią przepisowe okrążenie i prowadzą do lądowania.

Z pięknych szaro-zielonych maszyn wychodzą czechosłowaccy piloci, witani serdecznie przez kierownictwo kursu i Aeroklubu oraz przedstawicieli ZG LL Okręgu Poznańskiego. Podchodzą do ustawionych w dwuszeregu instruktorów — uczestników kursu, którzy zgotowali im owacyjne powitanie. Po krótkim przemówieniu wśród okrzyków na cześć lotników czechosłowackich oraz braterstwa i przyjaźni między naszymi narodami, koledzy z bratniego kraju znaleźli się w górze, ale... nie na samolotach, a podtrzymywani rękami polskich pilotów.

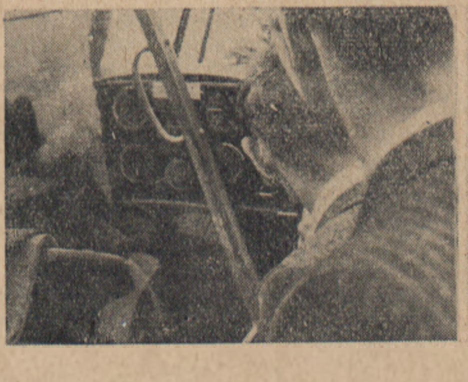
Za chwilę wszyscy udaliśmy się w kierunku maszyn, celem obejrzenia ich z bliska. Samoloty te, to „Zliny-26", które Czechosłowacja dostarczyła Aeroklubom i Ośrodkom Ligi Lotniczej.

Instruktorzy z zainteresowaniem słuchają objaśnień, oglądając poszczególne elementy nowej maszyny. Z ich zadowolonych min widać, że chętnie, nawet w tej chwili, wypróbowaliby właściwości lotne tych smukłych, szaro-zielonych maszyn. Zaglądają do oszklonej kabiny, wyposażonej w dwie tablice pokładowe. Mechanik stojący przy niej zdjął maskę okrywającą silnik i oczom zebranych ukazał się Walter-Minor 4-III o mocy 105 KM w całej swej krasie.

— Zlin-26 — wtrąca jeden z czechosłowackich pilotów — przeznaczony jest do lotów szkolno-treningowych i przystosowany do wykonywania pełnej akrobacji włącznie z plecową.

Po obejrzeniu maszyn piloci poszli całą grupą do świetlicy, gdzie przy dźwiękach muzyki wesoło rozprawiali o nowych maszynach i na gorąco wymieniali doświadczenia.

JADWIGA SARNOCIŃSKA





W ŚWIĘTOCHŁOWICACH WSZYSTKO W PORZĄDKU

W związku z zamieszczonym w numerze 22 (258) tygodnika „Skrzydła i Motor" na str. 350 artykułem pt. „Coś tu nie jest w porządku", na prośbę Koła LL Nr 17 w Świętochłowicach, Zarządu Oddziału LL w Katowicach i Zarządu Okręgu Katowickiego LL, Zarząd Główny Ligi Lotniczej delegował w dniu 3 listopada br. swego przedstawiciela celem zbadania słuszności wymienionego wyżej artykułu. Stwierdzono:

1. Opisany w artykule „bankiet" był domowym przyjęciem w charakterze czysto prywatnym, zorganizowanym w odległym o 400 m od Ośrodka klubie fabrycznym Huty „Florian" przez członków Rady Zakładowej Huty i częściowo członków miejscowej organizacji LL, przy czym zezwolenia na użycie lokalu klubu fabrycznego udzieliła podstawowa organizacja partyjna PZPR przy hucie „Florian". Przyjęcie to odbyło się bez udziału przedstawicieli młodzieży i pozbawione było nawet części charakteru oficjalnego.

2. Zarzut wykonywania kosmopolitycznej muzyki jest bezpodstawny i mija się całkowicie z prawdą.

3. Również zarzut, że podczas otwarcia Ośrodka nie było młodzieży, jest niezgodny z prawdą, gdyż lokal Ośrodka wypełniony był podczas otwarcia po brzegi młodzieżą.

4. Niesłuszna i zupełnie bezpodstawna krytyka „SiM-u" wyrządziła krzywdę ofiarnym członkom i władzom Koła LL przy Hucie „Florian", którzy z poświęceniem i zaparciem się siebie pracowali wielekroć po godzinach służbowych przy otwarciu Ośrodka, oddaniu do użytku maszyn w modelarni itp.

5. Niesłuszne są również zarzuty pod adresem Oddziału LL w Katowicach i Zarządu Okręgu Katowickiego LL, które pozostają w stałym kontakcie z kołem przy Hucie „Florian".

6. Ironiczne sformułowanie „prezesi i inne ważne osobistości" ubliża zasłużonym działaczom partyjnym i państwowym oraz obecnym na otwarciu przodownikom pracy, z których wielu przyczyniło się bezpośrednio do urządzenia ośrodka, niektórzy zaś, jak np. tow. Salbert, odznaczeni są orderem „Sztandaru Pracy". Przypisanie im manier burżuazyjnych jest nieodpowiedzialnym i szkodliwym politycznie zarzutem.

7. Pomimo niesłusznego artykułu, praca LL w Świętochłowicach nie uległa zahamowaniu, jakkolwiek artykuł wpłynął bardzo deprymująco na nastrój i zapał członków LL i poderwał niesłusznie ich opinię w oczach władz i miejscowego społeczeństwa.

W związku z powyższym Redakcja Czasopism Lotniczych Zarządu Głównego Ligi Lotniczej oświadcza:

1. Redakcja przeprasza członków i sympatyków Koła LL w Świętochłowicach, a w szczególności Prezesa Koła tow. Ludwika Puzonia za wyrządzoną im krzywdę moralną przez zamieszczenie nieprzemyślanego i fałszywego artykułu.

2. Redakcja przeprasza również obecnych na otwarciu robotników Huty „Florian" oraz przedstawicieli organizacji społecznych i partyjnych.

3. Autor omawianego artykułu, ob. Andrzej Rayzacher został ukarany dyscyplinarnie. Redakcja zaś udzieliła odpowiedniego instruktarzu wszystkim korespondentom wyjeżdżającym w teren.

4. Artykuł przedyskutowany został na kolegium redakcyjnym, przy czym wyciągnięto odpowiednie wnioski.

5. Redakcja w pełni samokrytycznie ocenia popełniony błąd i zobowiązuje się unikać ich w przyszłości.

Wyjaśnienie, które zamieszczamy powyżej, jest jeszcze jednym dowodem, jak ogromną wagę posiada krytyka prasowa i jak poważne pociąga ona za sobą skutki. Wyjaśnienie to zamieszczamy z tym głębszym samokrytycyzmem, że autorem niesłusznej i szkodliwej notatki był pracownik redakcji.

Notatka ta skrzywdziła ofiarnych członków Ligi Lotniczej w Świętochłowicach, którzy własnym wysiłkiem zbudowali i oddali do użytku Ośrodek Propagandowy i modelarnię, a obecnie budują wieżę spadochronową. Wysunięte w notatce zarzuty okazały się zupełnie bezpodstawne i poderwały w sposób szkodliwy opinię miejscowej organizacji LL.

Tego rodzaju błąd ze strony kolektywu redakcyjnego więcej się nie powtórzy. Będziemy krytykować ostro i dużo, jednak każdy fakt poruszany w artykule czy korespondencji, musi bezwzględnie odpowiadać prawdzie. Powinni o tym pamiętać szczególnie nasi korespondenci terenowi. „Korespondent jest żołnierzem" — mówił Premier Cyrankiewicz na zjeździe Korespondentów Robotniczych i Chłopskich. Cóż cechuje żołnierza? Odwaga, bojowość, zapał, ale i rozwaga, rozsądek, umiejętność wykrycia wroga. Dlatego korespondenci nasi muszą być dobrymi żołnierzami w walce o socjalistyczne skrzydła naszej ojczyzny.

Piszcie do nas dużo i często, krytykujcie śmiało i zgodnie z rzeczywistym stanem rzeczy. Redakcja będzie Wam w tym pomagać.

Red.

ODDZIAŁY LIGI LOTNICZEJ – DO WSPÓŁZAWODNICTWA!

Za przykładem górników z kopalń, robotników z fabryk i hut przystąpiliśmy do współzawodnictwa na odcinku naszej lotniczej pracy.

We współzawodnictwie w szkoleniu biorą udział zespoły małego lotnictwa, a w październiku br. do współzawodnictwa w pracy przystąpiły także koła LL ze Stalowej Woli.

Wyniki osiągnięte dzięki współzawodnictwu nie dały na siebie długo czekać. Dzięki współzawodnictwu podniósł się poziom wyszkolenia, latamy więcej i lepiej, budujemy lepsze modele.

Przedstawiciele Zarządów Oddziałów Ligi Lotniczej z województwa krakowskiego na jednej z narad roboczych zwołanych przez Zarząd Okręgu LL w Krakowie postanowili przystąpić do współzawodnictwa w pracy między Zarządami Oddziałów LL z Okręgu Krakowskiego. Wezwali jednocześnie do współzawodnictwa Zarządy Oddziałów Ligi Lotniczej z całego kraju.

Dobrze zorganizowana akcja współzawodnictwa między Oddziałami da niewątpliwie dobre wyniki i przyniesie dużą korzyść całej naszej organizacji.

Takie współzawodnictwo podniesie poziom pracy w ogniwach terenowych LL, zaktywizuje je do szerszych akcji, czy to podczas naboru na szkolenie lotnicze, czy organizowania nowych Kół LL i modelarni, przeprowadzania KWWL oraz wszelkiego rodzaju akcji propagandowych.

Regulamin współzawodnictwa między oddziałami i punktacją winny obejmować procentowe wykonanie każdego punktu planu rocznego; pracę modelarni oddziałowej oraz podległych kół Ligi Lotniczej, uzyskanie i estetyczne utrzymanie lokalu biura i modelarni. Należy także punktować terminowe regulowanie wszystkich spraw finansowych, składanie sprawozdań z pracy, organizowane przez Oddział akcje propagandowe i udział w akcjach organizowanych przez inne organizacje jak ZMP, Liga Przyjaciół Żołnierza, Liga Morska itp.

Współzawodnictwem między Oddziałami winny kierować Zarządy Okręgowe Ligi Lotniczej.

Jako punkt wyjścia dla obliczenia wyników współzawodnictwa jest realizacja kwartalnego planu pracy Oddziału. Obliczenia winny być przeprowadzone do 15 ostatniego miesiąca w danym kwartale, na podstawie sprawozdań i przeprowadzonych kontroli.

Oddział, który otrzyma za kwartał najwyższą ilość punktów, zdobywa tytuł najlepszego oddziału w danym kwartale.

Oddział, który zdobędzie najwięcej punktów przez cztery kwartały, zdobywa tytuł przodującego Oddziału w Okręgu.

Osiągnięcia we współzawodnictwie i formy pracy najlepszych Oddziałów będą podawane i popularyzowane w prasie lotniczej.

(a)



Przez masowe uprawianie sportów lotniczych rozwijamy tężyznę fizyczną narodu, zwiększamy siłę obronną kraju

LIGA Lotnicza organizuje w roku przyszłym szkolenie **instruktorów pilotażu silnikowego i szybowcowego, kursy instruktorów spadochronowych, kursy mechaników lotniczych, szkolenie w pilotażu silnikowym i szybowcowym oraz kursy skoczków spadochronowych.**

Podania z prośbami o przyjęcie na szkolenie przyjmują **Zarządy Wojewódzkich Okręgów Ligi Lotniczej.** Kandydaci ubiegający się o przyjęcie na szkolenie winni dołączyć do podań następujące dokumenty: własnoręcznie napisany **życiorys, świadectwo szkolne** lub jego uwierzytelniony odpis, uwierzytelniony odpis **poświadczenia obywatelstwa, świadectwo moralności,** opinię ZMP lub partii w zapieczętowanej kopercie. (Uwaga: świadectwo moralności, opinia nie może być starsza niż 1 miesiąc), **metrykę urodzenia** lub jej uwierzytelniony odpis, **dwie fotografie** legitymacyjne w formacie 4×6 cm, **ankietę personalną.** (Uwaga: ankietę personalną wypełnia się przy zgłoszeniu na Komisję Kwalifikacyjną), **dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej.** W wypadku ukończenia kursów lotniczych również należy złożyć odpowiednie świadectwo.

Kandydaci na kurs **instruktorów pilotażu silnikowego** winni odpowiadać wymaganiom zdrowotnym zezwalającym na służbę w lotnictwie bez ograniczeń — wiek 18—30 lat oraz ukończenie **9 klas** szkoły ogólnokształcącej lub zawodowej.

Kandydaci na **kurs instruktorów szybowcowych powinni** również odpowiadać powyższym warunkom z tym, że muszą być posiadaczami co najmniej **srebrnej odznaki szybowcowej.** Kandydaci na wymieniony kurs poddani będą egzaminowi wstępnemu z **Wiadomości o Polsce i Świecie Współczesnym, teorii lotu, meteorologii, prawa i przepisów lotniczych.**

Kandydaci na **kurs instruktorów spadochronowych** winni posiadać **wykształcenie** równe co najmniej 7-miu **klasom Szkoły Podstawowej, wiek od 18—26 lat** oraz **uprawnienia sportowe skoczka spadochronowego II stopnia.** Pierwszeństwo w przyjęciach na kursy **mają kandydaci z ukończonym kursem pilotażu silnikowego oraz szybowcowego, skoczkowie spadochronowi, modelarze oraz absolwenci KWWL.**

Kandydaci na **kursy mechaników wyciągarkowych** winni posiadać **wykształcenie 7-miu klas Szkoły Podstawowej,** wiek nie przekraczający lat 35 oraz przygotowanie lotnicze odpowiadające **III-mu stopniowi wyszkolenia szybowcowego** (kandydaci nie muszą być obecnie uznani przez CIBLL za zdolnych do służby w lotnictwie). Składający podanie powinni załączyć **zaświadczenie lekarskie,** jak dla kierowców samochodowych.

Kandydaci na **kursy mechaników lotniczych** muszą mieć ukończone **7 klas Szkoły podstawowej,** wiek nie przekraczający **lat 25** oraz przygotowanie techniczne kierowcy, ucznia ślusarskiego itp.

Absolwenci wszystkich wyżej wymienionych kursów mają zapewnioną pracę w placówkach Ligi Lotniczej.

Kandydaci na **kurs pilotażu silnikowego** winni mieć ukończone minimum **7 klas Szkoły Podstawowej** oraz **wiek od 17 do 21 lat włącznie** (rocznik od 1935—1931). Ubiegający się o przyjęcie na **kurs pilotażu szybowcowego I i III stopnia** winni mieć ukończone lat 16 (jednak nie więcej niż lat 20), **przeszkolenie modelarskie lub Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych.**

Kandydaci na **kursy skoczków spadochronowych** muszą mieć wykształcenie ogólne **równe 7 klasom Szkoły Podstawowej, ukończony kurs spadochronowy I-go stopnia oraz wiek 17 do 26 lat włącznie.** Kandydaci na wszystkie kursy, którzy nie ukończyli lat 18, obowiązani są dołączyć do swych podań uwierzytelnione przez organy administracyjne zezwolenie rodziców lub opiekunów. Wyjeżdżający na kursy winni mieć załatwione zezwolenia urlopowe oraz uporządkowane dokumenty osobiste.

Podanie wraz ze wszystkimi potrzebnymi załącznikami można składać osobiście lub przesyłać listownie do Zarządów Okręgów Ligi Lotniczej.

W razie niemożności natychmiastowego skompletowania niektórych dokumentów należy złożyć zobowiązanie ich uzupełnienia.

Kandydaci, których podania zostały zakwalifikowane do rozpatrzenia, otrzymują wezwanie określające termin stawienia się przed komisją lekarską oraz kwalifikacyjną. Po pozytywnym załatwieniu podań kandydaci otrzymują skierowania do odpowiedniej szkoły LL.

Podkreślamy raz jeszcze, że obecnie **podania należy kierować do Zarządów Okręgów Ligi Lotniczej,** a nie jak to było dotychczas — do Zarządów ZMP.





NIC NADZWYCZAJNEGO

M. BIEŁACHOWA

(dokończenie z nr. 49)

Pilotowi coraz trudniej było prowadzić samolot. Organizm odczuwał stratę krwi. Ogarnęła go jakaś obojętność, nadmierny spokój. W świadomości trwało przekonanie, że należy koniecznie dolecieć do swoich, lecz ciało nie słuchało, nie chciało się podporządkować. Chwilami świadomość całkiem się zatracała. A krew wciąż płynęła z ramienia i twarzy.

Siemienkow był w bluzie. U dołu brzeg jej podwinął się i krew zbierała się jak w talerzu.

Znowu podszedł radiotelegrafista.

— Towarzyszu dowódco, zawiadomiłem bazę, że lecimy ranni — zameldował.

Siemienkow kiwnął głową i wskazał mu miejsce drugiego pilota. Radiotelegrafista usiadł. Siemienkow wiedział, że jego towarzysz nie umiał pilotować samolotu, lecz bliskość jego dodawała mu otuchy.

...Pozostawało jeszcze trzydzieści minut lotu. Zaczynało świtać. Pilot popatrzył na ziemię. W dole lasy i błota. „Jeżeli spadnę, — pomyślał — nie łatwo mnie tu odnajdą...“

Chwilami Siemienkow tracił świadomość, potem znów ją odzyskiwał i patrzył na ziemię. Wiedział, że gdzieś tutaj powinna być rzeka. Zatacza ona wielki krąg i samolot powinien przeciąć ją dwa razy. Lecz rzeki nie było. Pilot widział w dole jeziora — mnóstwo jezior, setki jezior... „Cóż to takiego? Czy ja śnię?“ — pomyślał.

Słabość go pokonywała; coraz częściej opanowywała go straszliwa obojętność. Krew wciąż płynęła. Niedawno uniósł się i strząsnął krew z bluzy — teraz znowu wypełniła ona jej brzeg.

Wreszcie ukazała się rzeka. Pilot ożywił się — nabrał pewności, że dobrze prowadzi samolot. Poznał po okolicy, ze przecina rzekę po raz drugi. Lecz w jaki sposób nie zauważył, kiedy przecinał ją pierwszy raz? I jakie to były jeziora? O, nawet teraz, niedaleko od rzeki widzi jeziora, ale przecież w rzeczywistości nie ma ich tam wcale!

Teraz, kiedy jest już jaśniej, rozgląda się uważnie i stwierdza, że są to smugi mgły, unoszące się nad błotam . To one wydały mu się jeziorami.

Po kilku minutach, jakże długich i męczących, pilot zobaczył światła reflektorów na swoim lotnisku. Nareszcie! Popatrzył na rękę i zaszedł pod wiatr do lądowania.

— Towarzyszu dowódco, dlaczego nie lądujecie? — zbudził Siemienkowa trwożny głos radiotelegrafisty.

Pilot spojrzał na niego i zrozumiał, że nie wylądował. Stracił nagle świadomość, po prostu zemdlał. Lotnisko pozostało w tyle.

Siemienkow wykręcił i znowu naleciał nad lotnisko. W tej chwili, chwiejąc się na nogach, wszedł do kabiny mechanik pokładowy. Był tylko ogłuszony i przed chwilą odzyskał przytomność. Siemienkow dał mu znak: „Podwozie! Wypuścić podwozie!“. Ale nie było powodu do niepokoju. Podwozie wypadło samo, ponieważ automat został uszkodzony.

Siemienkow zszedł do lądowania i wreszcie samolot dotknął kołami ziemi. Zakołował po polu. Nagle przed oczyma wyrósł las. Trzeba było zatrzymać maszynę, lecz hamulce nie działały... Czyżby kraksa, właśnie teraz, już u kresu tej morderczej walki?...

Niedaleko lasu samolot zarył się jednak w piasek i zatrzymał. Pilot chwiejąc się skierował do wyjścia. Lecz w tej samej chwili upadł i na długi czas stracił przytomność...

Nadbiegli ludzie i ostrożnie wynieśli Siemienkowa i Osipianowa. Ten ostatni był ranny odłamkiem w głowę. Siemienkow był zalany krwią. Twarz miał zmiażdżoną, zniekształconą.

Piloci, którzy widzieli już różne rzeczy w swoim życiu, stali w osłupieniu. W jaki sposób człowiek w takim stanie mógł doprowadzić samolot do lotniska!

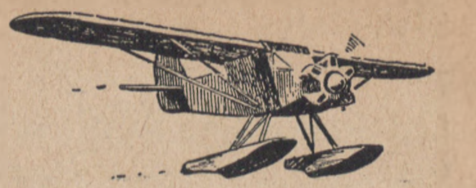
Po upływie trzech miesięcy Aleksiej Siemienkow po dawnemu zaczął latać na samolocie transportowym na tyły wroga, wypełniając najtrudniejsze i najbardziej odpowiedzialne zadania.

A im więcej latał, tym bardziej okazały stawał się rząd odznaczeń bojowych na jego piersi.

Gdy ktoś zwracał uwagę na blizny, które jeszcze widoczne były na jego twarzy i pytał, w jaki sposób to się stało, mówił z niechęcią:

— Ależ nic nadzwyczajnego! Drobiazg...

Przełożył: **ROMAN FRENKEL**



W KOSTROMIE BĘDĄ LATAĆ ZIMĄ

Uczniowie kostromskiej stacji szybowcowej zakończyli naukę zgodnie z programem w październiku. Okres letni nie został przez nich zmarnowany — wszyscy zdobyli kwalifikacje pilotów szybowcowych. Kostromska stacja szybowcowa powstała w ubiegłym roku, a już w bieżącym — odbyła się pierwsza promocja pilotów szybowcowych.

Młodzi robotnicy, studenci i uczniowie starszych klas, 3 razy w tygodniu uczęszczali na wykłady do stacji szybowcowej. Po raz pierwszy dowiedzieli się tam, co to jest siła nośna skrzydła, poznali konstrukcję samolotu, szybowca i silnika lotniczego, zdobyli niezbędną wiedzę lotniczą. Z niecierpliwością oczekiwali rozpoczęcia lotów.

W marcu wszyscy wykonali skoki spadochronowe. Wiosną zdali egzaminy teoretyczne z doskonałymi wynikami.

Nastał wreszcie pierwszy dzień lotów. Rozpoczęła się nauka praktyczna.

W pierwszych dniach przeprowadzono przygotowanie naziemne. Młodzi szybownicy uczyli się jak należy lądować, sprawdzali działanie sterów, opanowywali taktykę lotów. Następnie odbywały się ćwiczenia, wyrabiające równowagę. Przy ćwiczeniu tym szybowiec ustawia się na tak zwanej chwiejnicy, tak, że wznosi się on 20 — 30 cm nad ziemią. Szybowiec wykręca się przodem do wiatru i uczeń siada do kabiny. Przy takim położeniu szybowiec jest posłuszny sterom i uczeń może ćwiczyć przechylenia, opanować prawidłowy kąt szybowania, nauczyć się sprawnych ruchów drążkiem i pedałami.

Następnie ćwiczono „szury“ po ziemi, po czym przystąpiono do krótkich lotów na wysokości 1 — 1,5 m.

Chłopcy szczerze pokochali szybownictwo. Loty egzaminacyjne przeprowadzono we wrześniu. Przedtem każdy z uczniów wykonał 2 do 3-ch lotów treningowych. Większość wykonała je doskonale.

Byli uczniowie, a obecnie już „dyplomowani“ piloci szybowcowi okazują dużą pomoc podstawowym organizacjom DOSAAF w propagowaniu wiedzy lotniczej wśród szerokich rzesz ludności. Występują oni z odczytami i pogadankami na tematy lotnicze, kierują kółkami modelarskimi i szybowcowymi.

Obecnie planują oni wykonanie własnymi siłami wyciągarki i samochodu startowego, a także platformy z kołami o dużej średnicy dla transportu szybowców.

Szybownicy postanowili w roku bieżącym latać również i zimą. Mają zresztą do tego realne możliwości. Dla startu i lądowania wykorzystane będzie pole lodowe na Wołdze i zbocza na brzegach rzeki.

(kel)

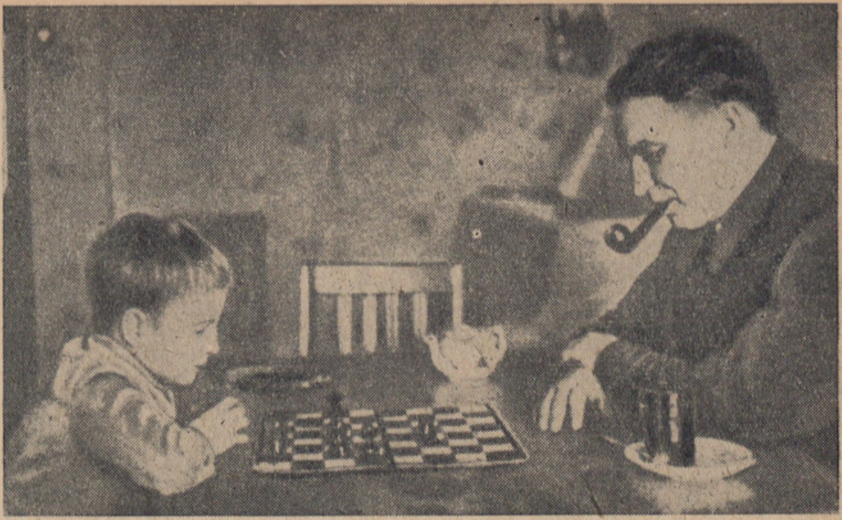
WALERY CZKAŁOW

W dniu 15 grudnia 1951 roku minęła 13 rocznica śmierci wielkiego lotnika radzieckiego Walerego Czkałowa.

Walery Czkałow, pierwszy Bohater Związku Radzieckiego, wspaniały pilot i oblatywacz wielu dziesiątków typów samolotów radzieckich, wsławił się między innymi dokonaniem dwóch gigantycznych przelotów: pierwszy z nich, to przelot bez lądowania na samolocie CAGI-25 po tak zwanej „trasie stalinowskiej" z Moskwy do Pietropawłowska (rok 1936 — 9 374 km), drugi — przelot z Moskwy do Vancouver — USA długości przeszło 10 000 km.

Śmierć bohaterskiego lotnika okryła głęboką żałobą cały naród radziecki. Przy trumnie pierwszego Bohatera Związku Radzieckiego trzymali honorową wartę towarzysze Stalin, Mołotow, Kalinin i Woroszyłow.

Słowa wypowiedziane niegdyś przez Czkałowa: „Będę trzymał ster samolotu dopóty, dopóki ręce moje nie stracą siły, a oczy nie przestaną widzieć ziemi" stały się natchnieniem dla tysięcy lotników radzieckich, którzy w czasie minionej wojny wzorem Czkałowa dali wspaniałe przykłady bohaterstwa i umiłowania ojczyzny. Walery Czkałow — to także dla ludzi polskiego lotnictwa wspaniały wzór najpiękniejszych cech lotnika — patrioty.



Na zdjęciu powyżej — Walery Czkałow ze swoim synem.

BRATERSKIE POZDROWIENIA DLA DOSAAF

Aktywiści Okręgu Krakowskiego Ligi Lotniczej zebrani na odprawie przedstawicieli Zarządów Oddziałów przesłali depeszę z pozdrowieniami dla bratniej organizacji DOSAAF w Stalingradzie.

Do
Komitetu Okręgowego D.O.S.A.A.F.
Stalingrad
ZSRR

My, przedstawiciele Oddziałów Ligi Lotniczej Okręgu Krakowskiego zebrani na roboczej konferencji ślemy Wam serdeczne, szczere, braterskie pozdrowienia.

Stalingrad stał się dla nas symbolem bohaterstwa i patriotyzmu, z którego czerpiemy wzór dla naszej pokojowej pracy.

Żywimy uczucia wdzięczności dla bohaterskiej Armii Radzieckiej i Jej Stalinowskich Sokołów, którzy na swych skrzydłach przynieśli nam wolność, ocalając dzięki swej sztuce wojennej nasz okręg od zniszczeń.

Czerpiąc wzory z bogatych doświadczeń Waszej Organizacji, chcemy realizować szybciej i lepiej nasz 6-letni plan na odcinku lotnictwa sportowego.

Wierzymy głęboko, że pod przewodnictwem Genialnego Wodza Generalissimusa Stalina, lotnicza przyjaźń naszych Narodów przyczyni się do utrwalenia światowego pokoju!

Niech żyje Przyjaźń Polsko — Radziecka!

Niech żyje Obóz Pokoju ze Związkiem Radzieckim i Jego Wodzem na czele!

Depeszę z pozdrowieniami dla modelarzy radzieckich DOSAAF przesłali na ręce Komitetu Centralnego DOSAAF w Moskwie modelarze z Kalwarii Zebrzydowskiej.

Do
Modelarzy Bratniego Narodu ZSRR

Pozdrowienia dla Modelarzy Radzieckich zrzeszonych w Organizacji DOSAAF przesyłają modelarze polscy z Ligi Lotniczej z Gimnazjum Przemysłu Drzewnego w Kalwarii Zebrzydowskiej.

Przed drugą wojną światową kraj nasz nie był należycie przygotowany do odparcia hitlerowskiej floty powietrznej bombardującej nasze miasta i osiedla. Nie mieliśmy odpowiednich ilościowych i jakościowych kadr powietrznych.

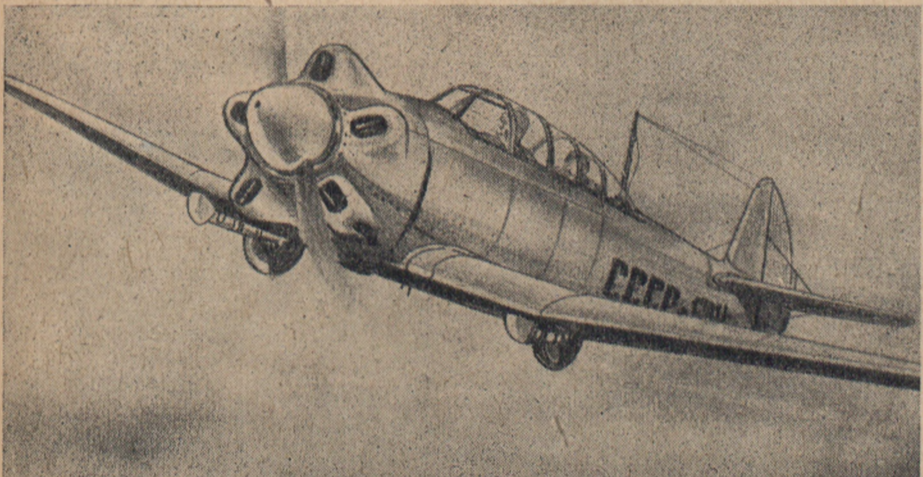
Po zdruzgotaniu hitleryzmu przez zwycięską Armię Radziecką, Polska Ludowa opierając się na Waszych wzorach rozbudowuje swoje lotnictwo zarówno wojskowe jak i cywilne.

Modelarnia nasza realizując hasło „przez modelarstwo do rozwoju lotnictwa", kształci młodzież na przyszłych powietrznych budowniczych i obrońców pokoju.

W miesiącu Pogłębienia Przyjaźni Polsko - Radzieckiej pragniemy nawiązać z Wami kontakt, by móc czerpać wzory z Waszych doświadczeń. Przez swoją pracę chcemy dorównać doskonale zorganizowanym Waszym modelarniom.

Prosimy o przysłanie nam listu, w którym opiszecie nam Wasze życie w modelarni lotniczej.

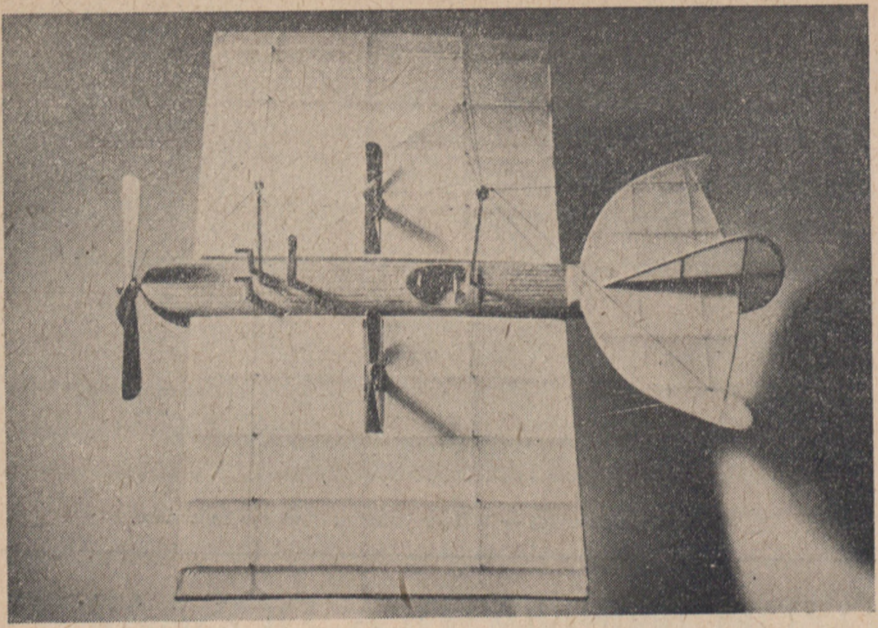
„Niech wieczna więź łączy obydwa nasze narody, dążące do tego samego celu, którym jest utrwalenie światowego pokoju".

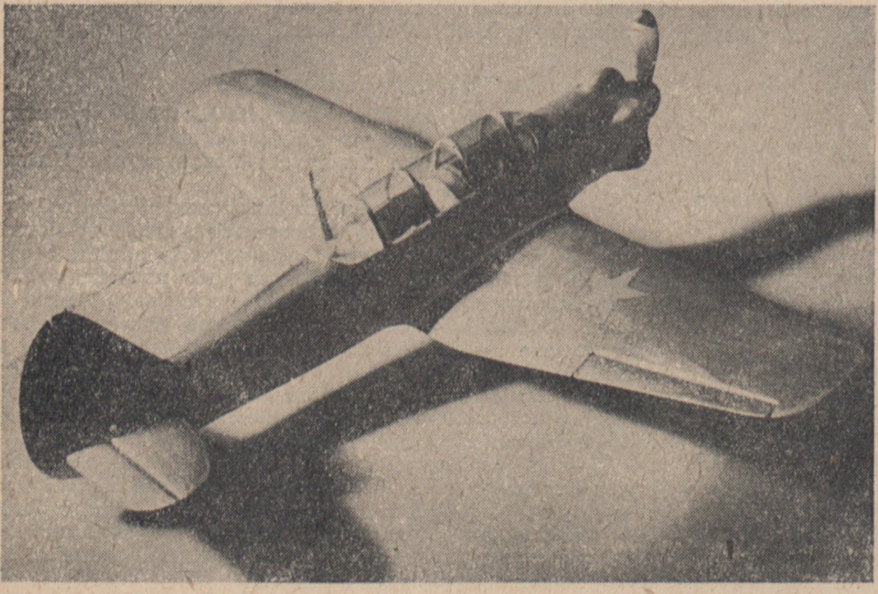


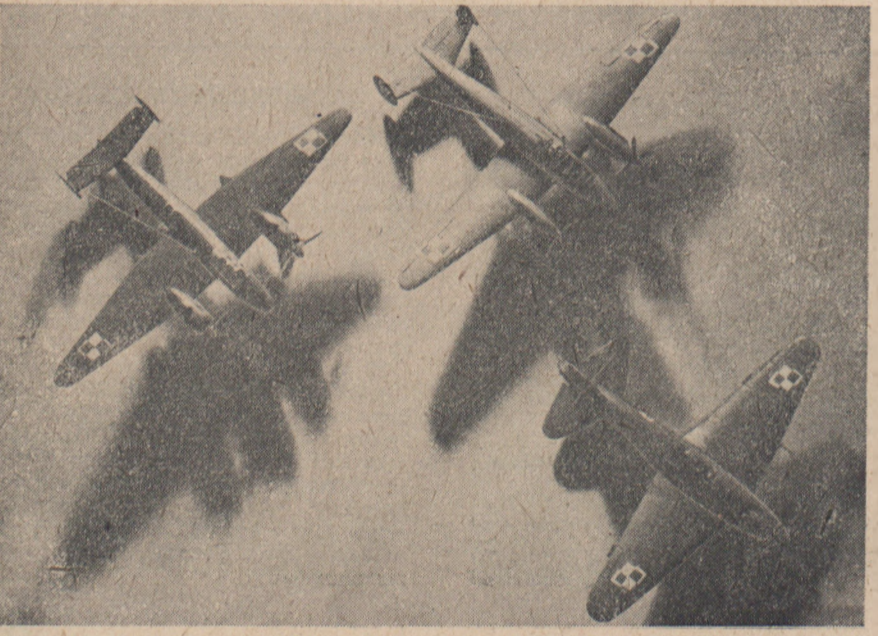
ZATWIERDZENIE REKORDU

Dnia 11 października rb. pilot sportowy Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa Mikołaj Kuźniecow przeleciał na samolocie „Jak — 18" pięćsetkilometrową odległość na trasie Tuszyno — Kaługa — Wiaźma — Tuszyno w ciągu 1 godz. 59 min 56 sek, osiągając przeciętną szybkość 251,7 km/godz. Jest to nowy rekord dla tego typu samolotów sportowych.

22 października rb. komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa po rozpatrzeniu wszystkich materiałów, dotyczących lotu Kuźniecowa, zatwierdziła ten lot jako wszechzwiązkowy rekord szybkości na maszynie tej kategorii. Wszystkie dokumenty dotyczące lotu skierowane zostały do FAI, w celu zatwierdzenia rekordu międzynarodowego. **R.F.**









WYSTAWA MODELI REDUKCYJNYCH W WARSZAWIE

W dniu 11 grudnia w jednej z sal Młodzieżowego Domu Kultury przy ulicy Konopnickiej w Warszawie otwarta została wystawa modeli redukcyjnych.

Tuż obok razem z Ligą Lotniczą również Liga Morska urządziła swoje stoiska z modelami okrętów, łodzi i jachtów.

Już w pierwszych dniach tłumy młodzieży z warszawskich szkół i zakładów pracy odwiedzały wystawę, oceniając modele, porównując jakość wykonania, omawiając cel wystawy, a także — krytykując.

Księga pamiątkowa, którą znajdujemy w holu da z pewnością po zakończeniu wystawy ciekawy materiał.

Jakie modele znajdujemy na wystawie? W pierwszym rzędzie wymienić należy modele maszyn historycznych, takich jak Możajskiego, Tańskiego i całe serie samolotów przedwojennej konstrukcji (RWD i PZL).

Osobny dział stanowią modele samolotów i szybowców polskiej powojennej konstrukcji. Uwagę zwracają modele Władysława Cichego wykonane w jednej skali, co doskonale orientuje o wielkości tych maszyn w oryginale. Wiele ciekawych modeli maszyn radzieckich znajdujemy w innym dziale, gdzie obok „Pe-2" i „Tu-2" stoją słynne „Jaki" i nowoczesne samoloty odrzutowe.

Po raz pierwszy na tej wystawie (drugiej z kolei w Warszawie) wystawiono sporą ilość makiet przedstawiających fragmenty hal warsztatowych; hangarów; lądowania samolotu sanitarnego na wsi; holu szybowców za samolotem i zabudowań portu lotniczego. Trzeba obiektywnie stwierdzić, że prawie wszystkie makiety zostały wykonane bardzo pomysłowo i starannie.

W osobnym dziale umieszczono kilka modeli latających oraz makiety pomocy szkoleniowych, jak np: tunele i inne.

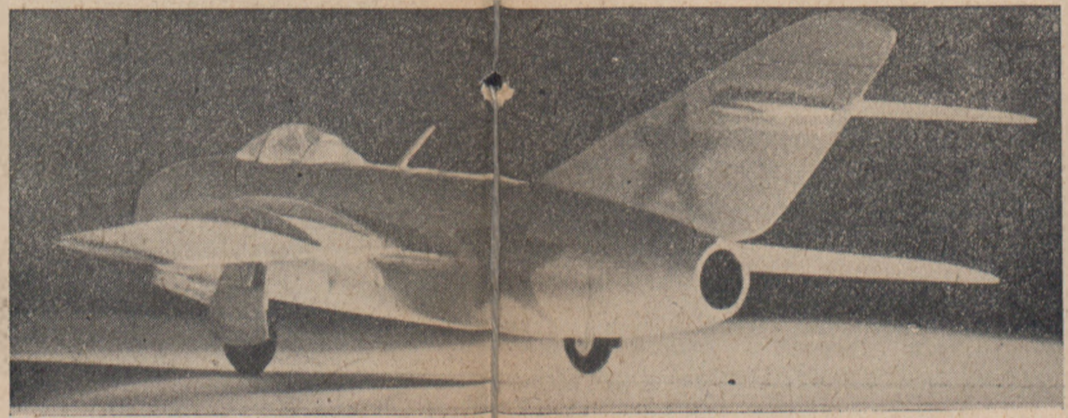
Oprócz modeli wystawa jest uzupełniona planszami fotograficznymi obrazującymi drogę młodego lotnika „od modelu na szybowiec — z szybowca na samolot" Poza tym liczne plansze obrazują rozwój i działalność naszego lotnictwa sportowego, komunikacyjnego i wojskowego.

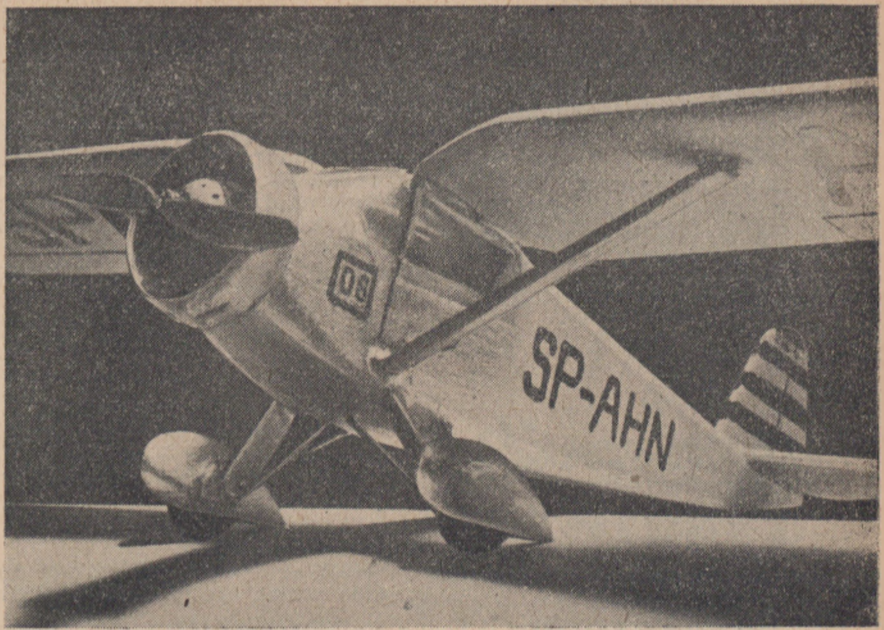
Dużym powodzeniem wśród zwiedzających cieszą się pocztówki — wycinanki modeli, które są rozsprzedawane w ogromnych ilościach.

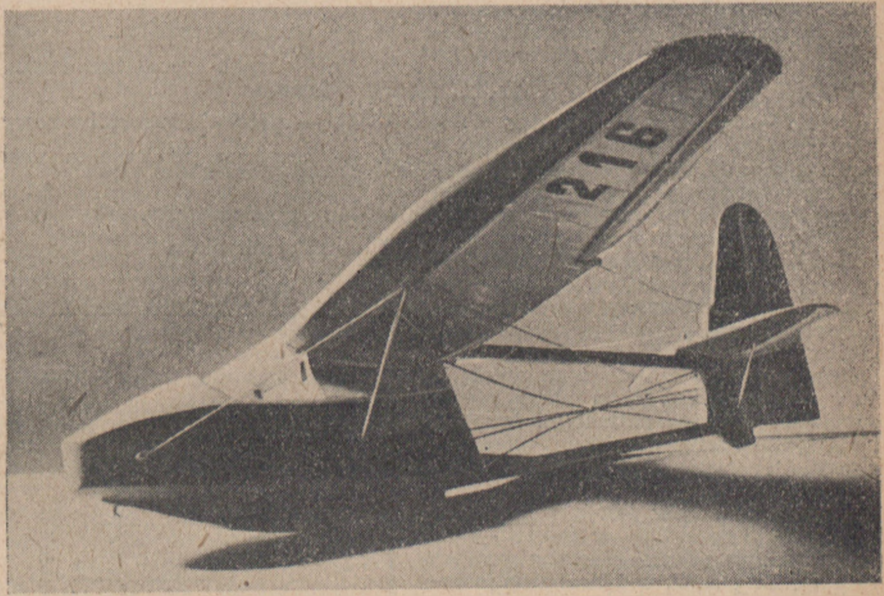
Ogólnie należy stwierdzić, że wystawa modeli redukcyjnych mimo wielu niedociągnięć tematycznych, a także i graficznych (będziemy jeszcze o tym pisali) jest dużym wydarzeniem w naszym lotniczym życiu i można wszystkich zachęcić do odwiedzenia sal Młodzieżowego Domu Kultury w Warszawie.

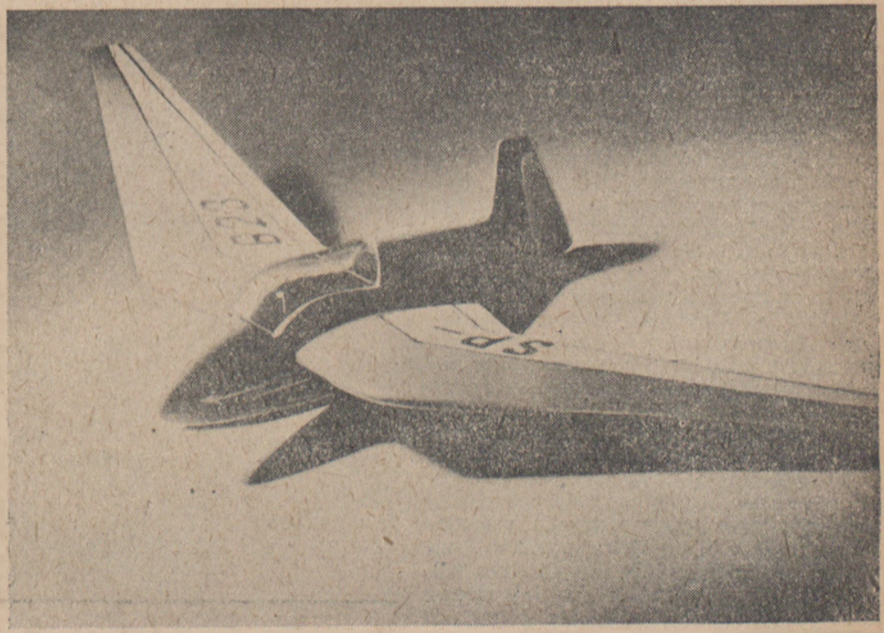
(pe)

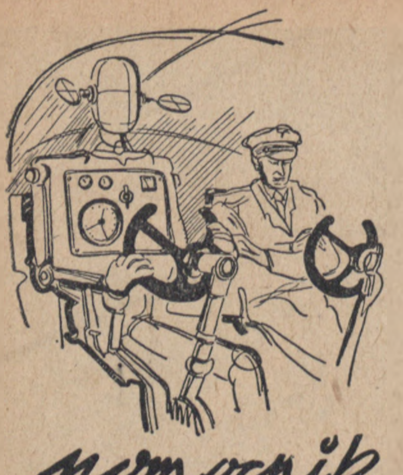
Na zdjęciach: od lewej od góry — model samolotu A. F. Możajskiego wykonany przez O. Kłosa z Katowic; Jak-18 — dzieło modelarzy łódzkich; trzy samoloty bojowe w wykonaniu Władysława Cichego ze Szczecina.
Na dole: model samolotu odrzutowego wykonany przez J. Krzyżanowskiego z Opola.
Z prawej od góry: samolot RWD-6 wykonany przez Władysława Cichego: model „Salamandry" — dzieło modelarzy gdańskich. Model „Nietoperza" wykonany również przez gdańszczan.
Foto: Koszewski — LL.











pomocnik PILOTA

inż. JÓZEF ROMANOWSKI

(dokończenie z nr. 49)

POZNAJEMY ANATOMIĘ PILOTA

Na pewno oburzycie się na nas, że od razu na wstępie powiemy, iż nie będzie to taka sobie zwykła anatomia, bo nie o żywego pilota chodzi. No to co, pomyślicie sobie, o trupach mamy rozprawiać? — Nie, trupy nie są tak przyjemnym tematem, żeby SiM miał się nimi zajmować. Ale przypomnijcie sobie czytelnicy o jakich to pilotach była mowa w ostatnich numerach SiM-u? — No oczywiście o automatycznych!

A więc dzisiaj poznamy dokładnie budowę jednego z nich, który przedstawił się nam w ubiegłym tygodniu, mianowicie poznamy budowę pilota typu „Sperry".

Najważniejszą częścią tego artykułu jest rysunek Nr 3 i na niego proszę spoglądać czytając dalsze słowa, które będą tylko szerszym objaśnieniem rysunku.

W momencie, w którym rysownik przeniósł na papier swoją wiedzę, samolot był przechylony w prawo — albo jak mówią piloci — leciał z prawym zwisem. Do puszki, w której wiruje żyroskop i w której znajdują się przesłony z otworkami doprowadzony jest przewód od pompy powietrznej podciśnieniowej (P.P.). Podciśnienie wywołane działaniem pompy przenosi się przez otworki i przewody do membrany przeponowej (M. P.). Na rysunku wskutek przechyłu samolotu został zasłonięty jeden z otworków, a podciśnienie, które daje drugi otworek spowodowało wychylenia przepony membrany. (P.). Do przepony przymocowany jest pręt, albo dźwigienka, poruszająca rozdzielacz oleju (R). Te urządzenia stanowią powietrzny „mózg" pilota. Przechodzimy teraz do układu siłowego, który wypełnia olej. Omówimy urządzenia dające odpowiedniej wielkości siły, które poruszają lotki w ten sposób, aby samolot powrócił do położenia normalnego. Do rozdzielacza (R) pompa olejowa (P.O.) tłoczy ze zbiornika (Z) olej pod dużym ciśnieniem. Zależnie od ustawienia rozdzielacza olej popłynie albo przewodem 2, albo 3. W tej chwili przepona membrany ustawiła rozdzielacz tak, że olej płynie przewodem 3 na jedną stronę tłoka (T) w cylindrze (C). Olej, który powraca z drugiej strony tłoka, ma przez rozdzielacz zapewniony powrót do zbiornika olejowego. Ruch tłoka wywołany ciśnieniem oleju na jego jedną stronę pociąga za sobą tłoczysko (tł), które porusza lotkę.

Gdyby samolot pod wpływem podmuchu wychylił się w drugą stronę, to membrana przekaźnika przestawi rozdzielacz tak, że olej pod ciśnieniem popłynie na drugą stronę tłoka i wychyli lotkę w drugim kierunku. Pod „serwotłokiem" (bo tak się fachowo ta maszyna olejowa nazywa) umieszczony jest jeszcze zawór (Za) za pomocą, którego można wyłączać działania automatycznego pilota. Jeżeli otworzymy zawór, to olej nie będzie cisnął na ściankę tłoka, ale popłynie przez zawór, drugą część cylindra i rozdzielacz, z powrotem do zbiornika. Olej będzie płynął przewodami 3, 5, 2, 1 i 6 nie wykonując żadnej pożytecznej pracy. Na rysunku jest pokazowa dźwigienka służąca do otwierania i zamykania zaworu.

Pilot automatyczny posiada jeszcze jedno ważne urządzenie. Jest to urządzenie korygujące (linka a, b, c, d). Zostało ono zastosowane w tym celu, aby zapobiec przedłużaniu się samoczynnego sterowania. Innymi słowy pilot automatyczny jest tak gorliwy, że samolot po podmuchu nie tylko powróciłby do lotu horyzontalnego, ale zostałby jeszcze przechylony w drugą stronę. Urządzenie korygujące wraca lotki do położenia normalnego z chwilą, gdy tylko samolot wyrówna zwis. Działanie tego urządzenia można sobie łatwo dopowiedzieć patrząc na rysunek.

Tak więc wygląda, oczywiście tylko w schemacie, anatomia pilota automatycznego. Oczywiście są i inne rodzaje pilotów, w których elektryczność odgrywa pierwszą rolę, ale są one dużo bardziej skomplikowane. Najpopularniejszymi typami, oprócz omawianego systemu Sperry, są piloty Siemensa, Smith'a oraz radziecki (jeden z najbardziej zwartych konstrukcyjnie pilotów) AP—42. Na tym kończymy cykl o pilotach automatycznych, uważając że pierwsza znajomość z nimi została zawarta.

Schemat samoczynnego pilota Sperry.

W. — wirnik żyroskopu.

P. P. — pompa podciśnieniowa powietrzna.

M. P. — przekaźnik membranowy.

P. — przepona przekaźnika membranowego.

R. — rozdzielacz oleju.

Z. — zbiornik oleju.

C. — cylinder serwo-mechanizmu.

T. — tłok serwo-mechanizmu.

Za. — zawór wyłączający instalację olejową.

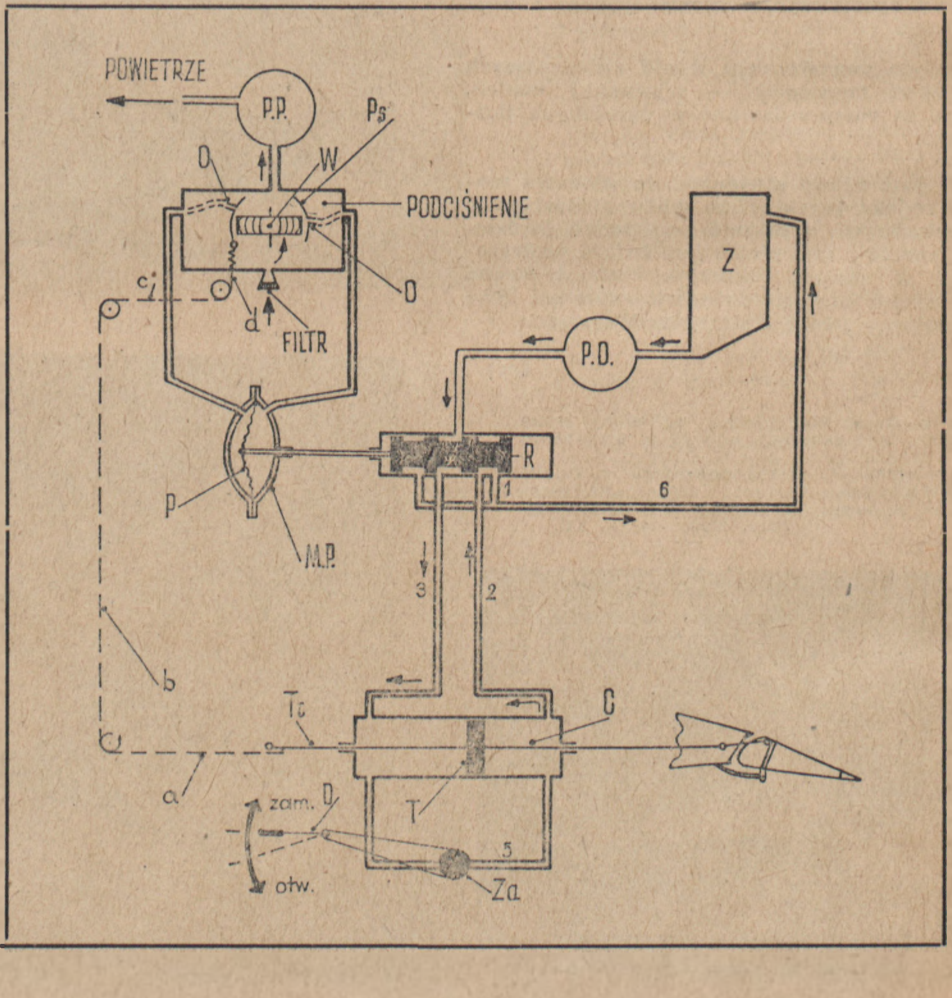
D. — dźwignia zaworu Za.

a. b. c. d — urządzenia korygujące.

Tł. — tłoczysko serwo-mechanizmu.

P. S. — przesłony wirnika.

1. 2. — Nr przewodów.



PRZEZ OKULARY WARSZTATOWCA LOTNICZEGO

Patrząc na nowo wykonany silnik lotniczy zamontowany do pierwszej próby na hamowni, zadajemy sobie pytanie, które nas ciągle nurtuje, „czy będzie on chodził, czy nie".

By móc we właściwy sposób osądzić jakość nowowykonanego silnika musimy spojrzeć na niego z dwóch punktów:

1) Z punktu konstrukcji poszczególnych części i całych agregatów.

2) Z punktu wykonania tych wszystkich części, a więc technologii silnika.

We wszystkich dotychczasowych artykułach umieszczanych w naszym piśmie, zajmowaliśmy się właściwie tylko jedną stroną zagadnienia to jest samą konstrukcją silnika. Nie wolno nam jednak zapominać o tym, że nawet najlepiej zakonstruowany silnik, jeśli nie będzie odpowiednio wykonany przez warsztat, okaże się w najlepszym wypadku bardzo mało ekonomicznym, mającym krótki żywot i nie gwarantujący nam bezpiecznych lotów. W artykule tym chcemy pokrótce zapoznać naszych czytelników z obróbką niektórych części silnika lotniczego.

Ogólnie obróbkę, jaką posługujemy się przy produkcji silników dzielimy na dwie kategorie:

1. Będzie to obróbka wymiarowa — a więc obróbka, której zasadniczym celem jest nadanie odpowiednich wymiarów. Jest ona podobna, chociaż w wielu wypadkach różni się poważnie od obróbki stosowanej przy produkcji maszyn.

2. Obróbka jakościowa polegająca na jakościowym wykończeniu części silnikowych. Odróżnia ona zdecydowanie silnik lotniczy od innych maszyn, gdzie jedynie stosujemy ją w rzadkich wypadkach. Do niej zaliczamy: śrutowanie, polerowanie i docieranie.

W silniku lotniczym części, które przenoszą pewne siły i są narażone na drgania, a więc; wał korbowy, korbowodny, wałek rozrządu, tłok, tuleje cylindra, koła zębate reduktora itp. muszą być poddane tej obróbce jakościowej. Poniższe zdjęcie (1) przedstawia nam korbowód główny silnika gwiazdowego po takiej obróbce. Widzimy jak dokładnie w porównaniu z całością są obrobione wszystkie otwory. Sam trzonek jest poddany polerowaniu, otwory zaś docieraniu. Zdjęcie następne (2) przedstawia nam w powiększeniu niektóre powierzchnie części lotniczych po obróbce. Widzimy tu wyraźnie nierówności, które pochodzą od różnych obróbek. Pierwsze dwa paski pokazują nam jak wygląda część po szlifowaniu (pierwszy — szlifowanie zgrubne, drugi — szlifowanie wykańczające). Trzeci pasek daje nam obraz powierzchni po toczeniu jej zwykłym nożem tokarskim. Czwarty — powierzchnie tłoka obrobiona została nożem diamentowym i piąta powierzchnia wału korbowego wykończona docieraniem oscylacyjnym po uprzednim szlifowaniu. Widzimy więc jak ogromne różnice w jakościowym wykonaniu części lotniczych otrzymujemy po zastosowaniu różnego rodzaju obróbki. Na zdjęciu (3) widzimy powierzchnię (powiększenie 400x) obrobioną szlifowaniem. Widać tu wyraźne ślady obróbki. Wysokość nierówności wynosi 2,1 mikrona.

Zapewne czytelnik sam mógłby na podstawie tych zdjęć zdecydować o tym, że na wykończenie części pracujących na drgania nie możemy dawać takich obróbek, które pozostawiają po sobie duże nierówności. Od jakości wykończenia powierzchni zależy współpraca poszczególnych części. Powierzchnie takie muszą być bardzo gładkie, a to z dwóch zasadniczych powodów:

1. Zabezpieczenie się od zatarcia, odparzenia i korozji.

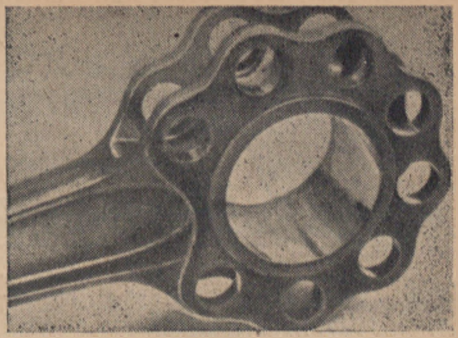
2. Dla dobrego odprowadzenia ciepła wytworzonego podczas pracy silnika.

Na rysunku (4) pokazany jest fragment współpracy powierzchni. Pomiędzy powierzchniami mamy cienką warstewkę smaru, po której one się ślizgają. Jeśli powierzchnia ma zbyt dużą chropowatość (H) to podczas pracy może zaistnieć moment, że chropowatości te przebijają błonę smaru i zaczną trzeć o siebie. Wzrasta wówczas bardzo szybko współczynnik tarcia, a więc i temperatura, co w rezultacie powoduje zatarcie się silnika. Silnik staje się nieużyteczny. Jeśli wypadek taki zdarzy się podczas lotu, może spowodować poważną katastrofę. Zapobiec temu możemy tylko poprzez stosowanie właściwej obróbki.

Bezpośrednio z obróbką wiąże się ważne zagadnienie, a mianowicie: kwestia określenia jakości wykonanej powierzchni. Służą do tego specjalne przyrządy. Najprostszym takim przyrządem jest zwykły mikroskop. Na zdjęciu (5) widzimy dwie powierzchnie obserwowane za pomocą specjalnego przyrządu. Na jednej z nich widzimy jak gdyby nierówności terenu naniesione na mapę, na drugiej szereg równoległych pasków, które wskazują nam na to, że dana powierzchnia została należycie obrobiona. Ostatnie zdjęcie przedstawia nam obraz nierówności różnych powierzchni przeniesiony z tych powierzchni na papier za pomocą specjalnego aparatu rysikowego naturalnie w ogromnym powiększeniu — którego konstrukcji ze względu na jej złożoność nie będę tutaj omawiał.

Jeżeli więc chcemy ocenić jakość nowego silnika, który ma przejść pierwszą próbę, to należy pamiętać o tym, że sama dobra konstrukcja to dopiero 50 proc. pewności, że silnik jest dobry. Drugie 50 proc. to jakość warsztatowego wykonania silnika. Ostatecznie jednak sąd o silniku możemy wydać po przeprowadzeniu szeregu prób na hamowni. Ale o tym innym razem.

MARIAN DRÓŻDŻ

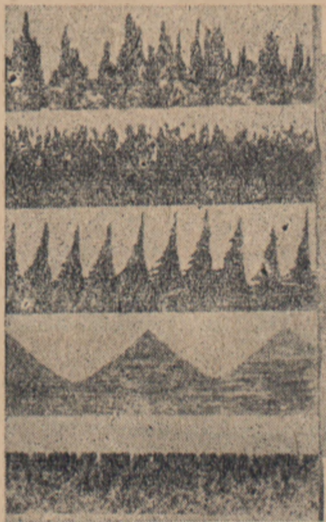


Rys. 1

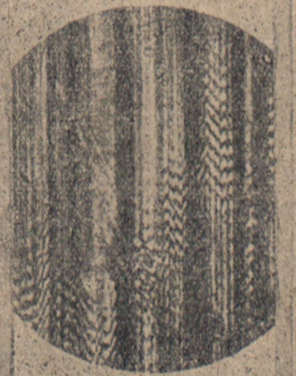


Rys. 4

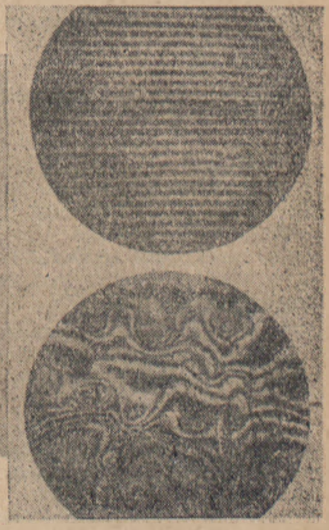
Rys. 2



Rys. 3



Rys. 5



O MOMENTACH I STATECZNOŚCI



EUGENIUSZ JANECZEK

(dokończenie)

Analiza stateczności całego modelu pociąga za sobą trochę więcej wywodów liczbowych, niż dla samego skrzydła. Z tych więc względów muszę je niestety pominąć. Gdyby to jednak czytelników - modelarzy interesowało, postarałbym się kiedyś, może nie na łamach SiM-u, na ten temat szerzej napisać.

Tymczasem, musicie mi Czytelnicy na słowo uwierzyć, że ze względu na ustateczniające działanie statecznika poziomego, położenie środka ciężkości, zapewniające stateczność modelu, może znajdować się daleko poza środkiem aerodynamicznym. W niektórych wypadkach, a zależy to od powierzchni statecznika i jego odległości od środka ciężkości, modelu to jeszcze bezpieczne i „stateczne" położenie środka ciężkości, może przyjąć wartość do 40% długości cięciwy skrzydła, licząc od krawędzi natarcia.

Nie możemy jednak zapominać o uniestateczniającym wpływie kadłuba, pływaków, podwozia itp., co objawia się przez przesunięcie środka aerodynamicznego skrzydła do przodu.

I tak np. kadłub powoduje przesunięcie śa od 2 — 4% długości cięciwy.

A więc środek aerodynamiczny całego modelu, nie pokrywa się ze śa skrzydła, lecz jest przesunięty od niego w lewo. Chciałbym w tym miejscu wspomnieć o istnieniu tzw. punktu neutralnego, albo środka równowagi **obojętnej**, który odpowiada warunkowi

$$\frac{\triangle Cm_c}{\triangle C_z} = 0 .....(10)$$

Jest to więc, jak widać takie położenie środka ciężkości, przy którym model jest statecznie obojętny.

Stąd wniosek, że każde położenie ś. c. przed tym punktem neutralnym, tj. po lewej jego stronie, czyni nasz model statecznym.

Odcinek od danego położenia środka ciężkości modelu do punktu neutralnego, nazywamy **marginesem (zapasem) stateczności.** Należy zauważyć, że dla samego skrzydła punkt neutralny będzie znajdował się w jego środku aerodynamicznym, a dla całego modelu może leżeć nawet do 40% dł. cięciwy, od krawędzi natarcia (wpływ statecznika).

Z powyższych wywodów wynika, że model nasz będzie tym więcej stateczny, im bardziej jego środek ciężkości będzie oddalony w lewo od punktu neutralnego, albo inaczej mówiąc, im większy będzie miał zapas stateczności. W tym miejscu wszystkim czytelnikom nasuwa się zapewne, niecierpliwe i całkiem zrozumiałe pytanie.

Jak zapewnić modelowi możliwie duży zapas stateczności? Aby odpowiedzieć na to palące pytanie, wystarczy przeprowadzić następujące, bardzo proste rozumowanie.

Skoro dla uczynienia statecznym samego skrzydła trzeba, aby jego środek ciężkości leżał przed ś. a., który jest zarazem punktem neutralnym, czyż więc dla otrzymania statecznego modelu, gdzie skrzydło współpracuje ze statecznikiem, a ten ostatni, powoduje przesunięcie punktu neutralnego całego modelu w prawo od jego ś. a., nie wystarcza, aby środek ciężkości modelu leżał także przed ś. a., skrzydła?

Nie wątpię, że wszyscy zgodzą się, iż takie wyważenie modelu zapewni możliwie największy zapas stateczności i da nam prawie całkowitą rękojmię, że model będzie w locie stateczny podłużnie.

Proponuję więc hasło: **od dzisiaj wszyscy wyważamy nasze modele przed ś. a., tj. przed 1/4 cięciwy profilu skrzydła!!**

Tak powszechnie i bez zrozumienia przyjęta u naszych modelarzy zasada wyważania modeli w 1/3 długości cięciwy, może sprawić, że środek ciężkości zamiast przed, będzie znajdował się za punktem neutralnym, co może nastąpić w wyniku uniestateczniającego wpływu kadłuba, jakichś gondol, podwozia itp. A konsekwencje niestateczności podłużnej są bardzo przykre i zawierają się w dwóch jakże dobrze znanych nam wszystkim słowach: pompa, kraksa!!

Warto jeszcze zapamiętać, że ustalając środek ciężkości modelu przed ś. a., otrzymamy od skrzydła moment pochylający — M_s, który jak wiemy z ogólnego warunku równowagi musi być w takim przypadku zrównoważony momentem dodatnim na usterzeniu + M_u, co przeprowadzamy przez ujemne zaklinowanie statecznika — α (rys. 11).

Ten kąt zaklinowania statecznika, można na drodze matematycznej wyznaczyć.

Szczegółowe podanie przebiegu tych obliczeń nie mieściłoby się w ramach popularnego artykułu dla modelarzy, którzy na ogół nie lubią dużo liczyć.

Praktycznie zagadnienie to sprowadza się do umieszczenia statecznika poziomego konstrukcyjnie tak, jak na rys. 11, a to celem uzyskania możliwości zmiany kąta zaklinowania. Umocowanie za pomocą dwóch małych śrubek lub po prostu gumkami.

Istnieją także inne rozwiązania konstrukcyjne pozwalające na zmianę kąta zaklinowania.

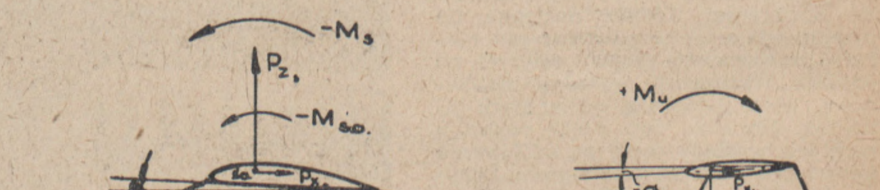
Odpowiedni kąt — α_u, przy ustalonym położeniu ś. ć. przed ś, a, wyznaczamy eksperymentalnie tak długo, aż otrzymamy w locie równowagę.

Na tym należałoby zakończyć ogólne rozważania o stateczności podłużnej statycznej.

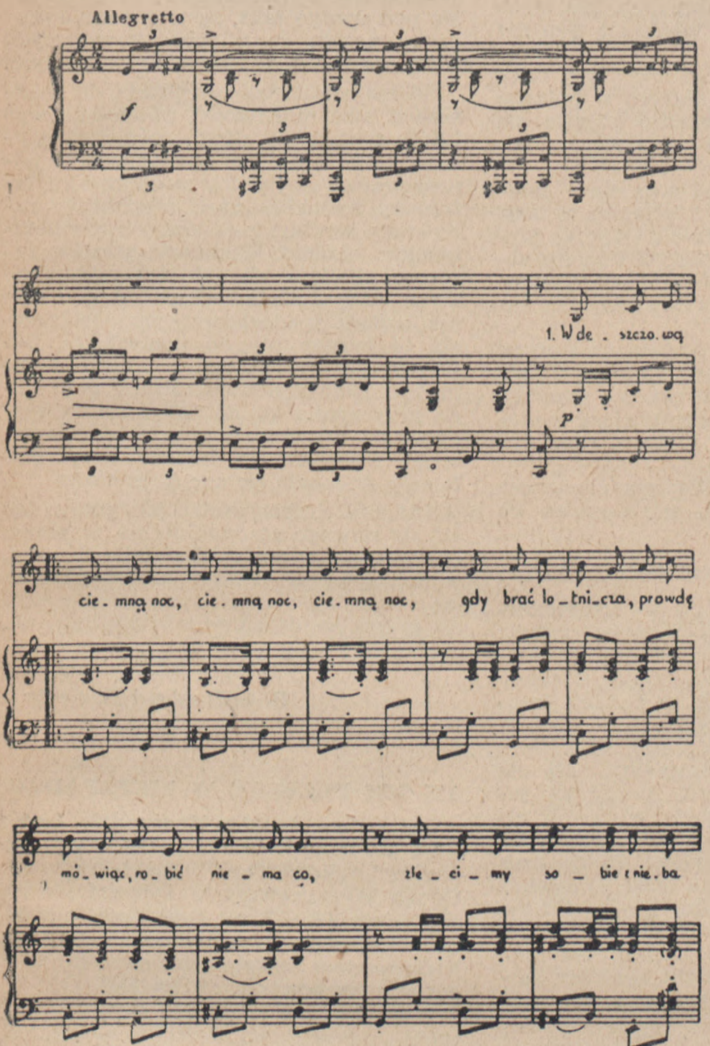
Udało nam się to zrobić niejako „po drodze" przy dyskusji i szczegółowej analizie właściwości profili małego lotnictwa, jakie wynikają z przebiegu ich krzywych momentów.

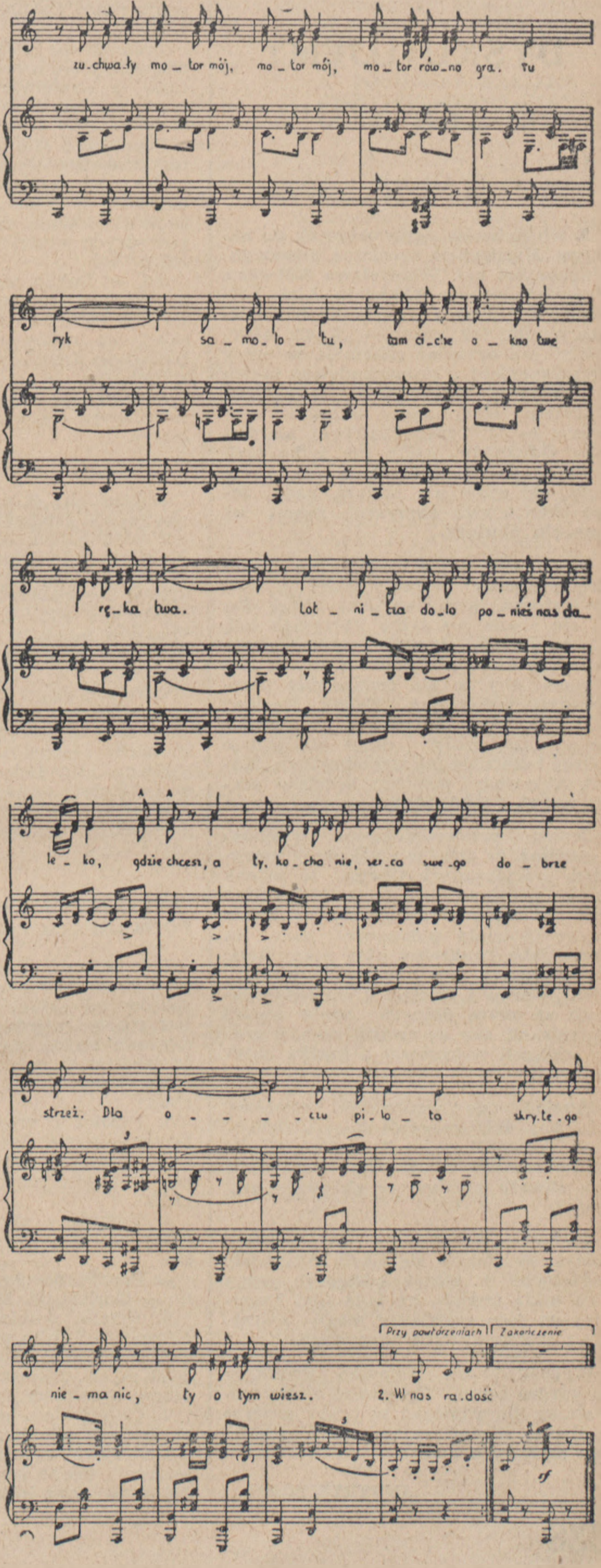
Wszystko o czym wyżej napisałem, starając się gdzie to było możliwe udowodnić, nie jest tylko wynikiem papierkowej ekwilibrystyki liczb i praw rządzących algebrą, ale znajduje swoje potwierdzenie w praktyce.

Rys. 3



Już czas do odlotu!





Pełny tekst piosenki znajdą Czytelnicy na stronie 829 niniejszego numeru.

DYSKUTUJEMY O „KĄCIKU"

Z wielu listów napływających do naszego „Kącika" na specjalną uwagę zasługuje list kol. Władysława Kółeczko. Przewodniczącego Oddziału Ligi Lotniczej w Stalowej Woli, w którym między innymi tak pisze: — „Kącik Aktywisty" ma ogromne znaczenie w pracy organizacyjnej i propagandowej takich jednostek jak kół, a nawet Oddziałów. Oddziały otrzymują z Okręgów wytyczne po linii propagandowej, ale jest moc Oddziałów, które nie tylko tych wytycznych nie przekazują na swoje koła, ale same nie umieją, bądź też nie chcą z nich korzystać nawet na szczeblu powiatu.

W dalszym ciągu czytamy — „Znaczenie Kącika" polega właśnie na tym, że wytyczne pracy na dany okres stają się znane nie tylko Zarządom kół, ale zapoznają szerokie rzesze członkowskie, które nie pozwolą swoim Zarządom, aby te nie realizowały konkretnych wskazówek. Zaletą „Kącika" jest również to, że oprócz „co robić" mówi „jak robić" czego nie podaje Okręg i dlaczego jak wspomniałem „Kącik Aktywisty" pomocny będzie w pracy nawet i Oddziałom.

Jestem przewodniczącym Oddziału i pomimo, że dużo w swej pracy korzystam z wytycznych Okręgu, to jednak muszę przyznać, że „Kącik Aktywisty" jest dla mnie przystępniejszy i kołom swego Oddziału wskazywał będę na kącik jako konkretny plan pracy koła. W związku z tym apeluję do wszystkich kolegów i koleżanek odpowiadających za pracę dolnych ogniw naszej organizacji, aby do swoich planów pracy wciągali wskazówki z kącika aktywisty.

Apeluję do wszystkich członków LL, aby żyli zagadnieniami „Kącika" i nie pozwolili swym Zarządom, aby te mając zawarte w „Kąciku" wskazówki nie chciały pomimo to aktywnie pracować.

Zwracam się również do Redakcji SiM-u, by starała się Kącik Aktywisty redagować w takich odstępach czasu i na takie tematy, by koła Ligi Lotniczej na jego podstawie mogły wydajnie i systematycznie pracować".

Wypowiedź kol. Kółeczko uważamy za bardzo cenną. Ze swojej strony postaramy się pomagać w pracy naszym ogniwom organizacyjnym, a was koledzy prosimy o pomoc.

„INSTRUKTOR"

W NASZYCH OŚRODKACH LOTNICZYCH

ZDOBYWAMY SREBRNE ODZNAKI

Może się to wydać śmieszne, że rozpisujemy się na temat srebrnych odznak, tak teraz popularnych, ale ci co znają nasze warunki wcale się tym nie zdziwią.

Treningi szybowcowe w tym roku rozpoczęły się u nas dopiero w połowie lipca, a właściwie latanie zaczęło się od września. W tym też miesiącu zostały zdobyte srebrne odznaki.

Poprzednie lata pod względem latania przedstawiały się nie lepiej, w 1948 i 1949 r. loty odbywały się tylko za wyciągarką. W roku ubiegłym dopiero zaczęło się latanie na holu i zdobywanie pierwszych warunków do srebrnych odznak.

To, że Lublin nie nadąża za innymi aeroklubami, nie jest naszą winą. Trudno jest zdobywać odznaki, bić rekordy, skoro nie można przeprowadzać systematycznie treningów i gdy nie ma instruktorów.

Sądzimy, że rok 1952 przyniesie dla lubelskiego aeroklubu wiele zmian na lepsze.

SZKOLIMY SPADOCHRONIARZY

Lubelskich skoczków — spadochroniarzy nie przerażają jesienne chłody, ani nadchodząca zima. Skaczą na całego, chcąc w ten sposób „odbić" stracony sezon letni, w którym to Lublin pozostawał bez instruktora.

Aby nie wyjść z wprawy skakano z wieży, a nawet z trampoliny, ale to wszystko mało. Obecnie mamy już instruktora, ale brak nam własnych zespołów treningowych, które musimy na każdy trening wypożyczać. Mimo tych przeszkód praca nasza idzie sprawnie, a szłaby jeszcze lepiej, gdyby Zarząd Główny Ligi Lotniczej nie zapomniał o Lublinie i o tym, że tam też chcą skakać, i żeby przydzielił nam tak bardzo potrzebne zespoły treningowe.

P. P.
Lublin

PRZEŁOM W ŻYCIU AEROKLUBU PODKARPACKIEGO LL W KROŚNIE

Rok 1951 przekreślił istniejące do tej pory przekonania u ogółu miejscowych speców od sztuki latania, że okolica jest typowo atermiczna, a latanie wyczynowe bajką. Zaprzeczył temu fakt, że właśnie w tym roku, w tej typowo „atermicznej" strefie, piloci ALL uzyskali:

1. Przelot z wyciągarką, Krosno — Nowy Sącz pil. Gałuszka.
2. Zespołowy przelot docelowy, Krosno — Mielec pil. Gałuszka i pil. Wójcicki.
3. Podwójny przelot docelowo-powrotny, Krosno — Rzeszów pil. Giemzowski.
4. Przelot docelowo-powrotny, Krosno — Gorlice pil. Mróz.
5. Przelot docelowy ponad 100 km. Krosno — Lublin pil. Chodorowski.
6. Uzyskano dwie wysokości ponad 3000 m pil. Gałuszka, pil. Kmieć oraz szereg wysokości ponad 1000 m.
7. Czasów lotu ponad 5 godzin uzyskało 5-ciu pilotów.

Końcowym efektem sezonu w „atermicznej" strefie jest uzyskanie czterech IV stopni oraz kilka warunków do IV stopnia. Wyniki co prawda w porównaniu z innymi klubami są znikome, dla naszego klubu są jednak poważnym osiągnięciem i dorobkiem, jeżeli weźmie się pod uwagę fakt, że te skromne wyczyny należą do pilotów stawiających pierwsze kroki w lataniu wyczynowym.

Sekcja silnikowa wyzyskała do maksimum swe możliwości, podnosząc wybitnie poziom szkolenia, mimo, iż pracujący piloci mieli duże trudności w pogodzeniu swojej pracy zawodowej z lataniem. Aeroklub nasz dysponując samolotem sanitarnym niósł pomoc mieszkańcom okolicy. Większość pilotów zarówno silnikowych jak też szybowcowych, uzupełniła swe kwalifikacje wyszkoleniem spadochronowym. Osiągnięcia te byłyby nie do pomyślenia, bez kolektywu ZMP-kiego i gruntownego przygotowania pilotów. Praca polityczna przyczyniła się do podniesienia dyscypliny i wyrobienia u pilotów właściwego stosunku do latania i sprzętu. Reszty dokonała pomoc koleżeńska.

Obecnie intensywnie przygotowując się do nowego sezonu latania w zimie, obserwując typowe dla fali chmury, występujące w pobliżu lotniska budzą się w nas śmiałe nadzieje, że uda nam się przeprowadzić próby latania na fali.

Piloci A.L.L. Krosno
S. Gałuszka i B. Gudz

175 KM PRZELOT W LISTOPADZIE

Już po raz drugi w listopadzie Aeroklub Bielsko-Bialski zapisuje się, jako groźny „konkurent" Szybowcowego Obozu Wyczynowego w Jeleniej Górze.

W dniu 28. XI. w Beskidach powiał znowu halniak, umożliwiając ruchliwym bielszczanom osiągnięcie nowych wyczynów szybowcowych na fali.

Pilot Jerzy Derkowski uzyskał diament, przy wysokości absolutnej 5 950m, Zbigniew Luranc i Bolesław Maślanka zdobyli swoje pierwsze warunki do Złotych Odznak Szybowcowych.

Młody Zbyszek Luranc, który osiągnął wysokość absolutną 6 000 m, skusił się przy tej okazji na przelot i zaleciał do Mielca, pokrywając odległość 175 km. Przelot szybowcowy tej odległości, wykonany w ostatnich dniach listopada, jest w naszym szybownictwie nowością. Dotychczas piloci nasi nie ruszali się jesienią znad macierzystego lotniska.

TKS-y NA POMORZU

W listopadzie rozpoczęło się w województwie gdańskim zakrojone na szerszą skalę teoretyczne szkolenie szybowcowe. Przeprowadzają je instruktorzy ze szkół szybowcowych Ligi Lotniczej i najlepsi piloci z Ośrodka Treningowego LL w Gdańsku.

Teoretyczne szkolenie szybowcowe zostało zorganizowane w Elblągu, Kwidzynie, Lęborku, Malborku, Starogardzie, Kościerzynie, Wejherowie, Gdańsku i w Gdyni. (a)

KORESPONDENCI • SIMU donoszą

NOWE KOŁA LL W OLKUSZU

W ostatnich dniach przy Państwowym Liceum Ogólnokształcącym w Olkuszu zorganizowano nowe koło Ligi Lotniczej.

Koło liczy już 32 stałych członków. Zaczątkiem pracy w nowopowstałym kole było podjęcie zobowiązania przez trzy koleżanki Adamkównę, Krzyżowską i Staníkówną — opracowania i wykonania gazetki ściennej.

Mamy nadzieję, że po przeczytaniu tej notatki członkowie Zarządu Oddziału LL w Lęborku przeanalizują swoją dotychczasową postawę wobec lotniczej pracy i zabiorą się na serio do prawdziwej roboty. (a)

WIEŚ SZCZECIŃSKA INTERESUJE SIĘ LOTNICTWEM

Liga Lotnicza w Szczecinie zorganizowała w listopadzie szereg imprez lotniczych dla młodzieży. W Dąbiu zorganizowano pokazy modeli latających, podczas których osiągnięto szereg dobrych wyników. Najlepsze czasy lotu osiągnęły modele konstrukcji znanego modelarza Ryszarda Kisewettera. Jego model typu „Jak 12“ wzniósł się na wysokość 200 m utrzymując się w powietrzu 7 min 50 sek.

Ponadto zorganizowano szereg wycieczek na lotnisko aeroklubu, gdzie młodzież zapoznała się ze sprzętem lotniczym.

Szczególne zainteresowanie wśród młodzieży wiejskiej wzbudziły odczyty o lotnictwie radzieckim wygłoszone w P.G.R. Stuchów i Kempnica pow. Kamień, połączone z pokazami lotniczymi.

Młodzi robotnicy rolni żywo interesowali się małym lotnictwem wypytując się o możliwości i warunki szkolenia modelarskiego. Znalazło się także wielu chętnych na szkolenie szybowcowe.

Wieś szczecińska interesuje się lotnictwem i należałoby jej umożliwić jak najszersze szkolenie.

Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Szczecinie winien bezzwłocznie przystąpić do zakładania Kół LL i modelarni na wsi, zorganizować kursy szkolenia ogólno-lotniczego dla młodzieży wiejskiej.

Do prac tych należy przystąpić natychmiast.

Jakub Wardo

NOWA MODELARNIA W SANOKU

W ostatnich dniach przy Sądzie Powiatowym w Sanoku została zorganizowana modelarnia lotnicza. Pracuje w niej czterdziestu modelarzy, uczniów z miejscowych szkół.

P.R.
Sanok

WYNIKI KONKURSU NA GAZETKĘ ŚCIENNĄ

Zarząd Oddziału Miejskiego LL w Krakowie z okazji Miesiąca Pogłębiania Przyjaźni Polsko-Radzieckiej zorganizował dla kół LL na terenie miasta Krakowa konkurs na najlepszą gazetkę ścienną pod hasłem „Lotnictwo ZSRR najpotężniejszym lotnictwem świata“.

Konkurs wzbudził szerokie zainteresowanie, czego dowodem jest cały szereg prac nadesłanych do Oddziału.

Jury konkursu wyróżniło 13 najlepszych prac, za które przyznano wiele wartościowych nagród i dyplomy.

W eliminacji konkursowej pierwsze miejsce uzyskał ob. Leonard Miziński, członek koła LL Nr 100 przy ZBMiA, drugie i trzecie miejsce uzyskali: zespół redakcyjny Koła LL przy szkole podstawowej Nr 43 oraz 12-letni Marek Starczewski ze szkoły podstawowej nr. 32.

MŁODZIEŻ KALISKA UCZY SIĘ MODELARSTWA

W pierwszej połowie listopada br. Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej w Kaliszu rozpoczął szkolenie modelarskie dla młodzieży szkolnej.

Wykładowcą jest instruktor kol. Dabinowski z Ostrowia Wkp.

Bolesław Hoffman
Kalisz

Z PRACY GDYŃSKIEGO OŚRODKA SPADOCHRONOWEGO

W Gdyni czynny jest ośrodek propagandowy Ligi Lotniczej

Ośrodek Propagandowy LL im. Maresjewa w Gdyni dobrze spełnia swoje zadania. Jest czynny codziennie (prócz niedziel i świąt) od godziny 17 do 20. Dyżury pełnią na zmianę piloci Gdańskiego Aeroklubu LL.

Młodzież licznie odwiedzająca ośrodek z uwagą słucha wygłoszonych o lotnictwie pogadanek, czyta prasę lotniczą, bierze udział w dyskusjach modelarskich.

Dużym powodzeniem cieszą się zdjęcia z szybowisk, obrazujące życie na kursach szybowcowych.

W miesiącu Pogłębienia Przyjaźni Polsko - Radzieckiej młodzież wykonała gazetkę ścienną, obrazującą osiągnięcia naszego ludowego lotnictwa i lotnictwa radzieckiego.

Przy Ośrodku czynna jest modelarnia lotnicza. W najbliższych dniach w Ośrodku rozpocznie się teoretyczny kurs szybowcowy I i II stopnia.

Janina Stieler
Gdynia—Orłowo

S. Fogielson **przełożył R. Stiller**

JUŻ CZAS DO ODLOTU!

W deszczową ciemną noc, ciemną noc, ciemną noc,
gdy brać lotnicza, prawdę mówiąc, robić nie ma co,
zlecimy sobie z nieba w dół,
wylądujemy gdzie na stół
i przegadamy, prześpiewamy całą noc.

Już czas do odlotu,
zuchwały motor, mój, motor mój, motor równo gra.
Tu ryk samolotu,
tam ciche okno twe i ręka twa.
Lotnicza dolo, ponieś nas daleko, gdzie chcesz,
a ty, kochanie, serca swego dobrze strzeż.
Dla oczu pilota
skrytego nie ma nic, ty o tym wiesz.

W nas radość wichrem gra, wichrem gra, wichrem gra,
czemuż ty miła, patrzysz na nas niewesoło tak.
Za nasze ptaki, za U-2
wypijmy raz, wypijmy dwa,
a potem dość, bo co za dużo, to nic w smak!

Już czas....

Zuchwałe orły z nas, orły z nas, orły z nas,
dlatego urzec, miłe nasze, nie zdołacie nas.
Lecz przed odlotem jeszcze raz
musicie dać buziaka nam,
a jak nie dacie, lotnik weźmie sobie sam.

Już czas....

PRZEZ LOTNICZE OKULARY



„ŻAK-3“ W LETECTVI

W 22 numerze czechosłowackiego dwutygodnika lotniczego „Letectvi“ z 29 października br. ukazało się tłumaczenie artykułu o polskim samolocie sportowym „Żak-3“. Artykuł ten zamieszczony był w jednym z sierpniowych numerów SIM-u. Tekst tłumaczenia redaktorzy „Letectvi“ zilustrowali rysunkami „Żaka“ i wnętrza jego kabiny.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY W POZNANIU

W tym samym numerze „Letectvi“ znajdujemy obszerne wiadomości o wynikach Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających w Poznaniu.

Wzajemna wymiana doświadczeń i materiałów między lotniczymi pismami obu naszych narodów czyni stałe postępy.

OSOBLIWOŚCI

„Express Ilustrowany“ z Łodzi w 294 numerze zamieszcza pod szumnym tytułem notatkę: „Zabawa taneczna Ligi Lotniczej w Domu Żołnierza“.

Z treści notatki dowiadujemy się, że:

W sobotę, dnia 10 listopada Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Łodzi urządza z okazji zakończenia sezonu lotnego zabawę taneczną dla członków i sympatyków LL“.

Zabawa niewątpliwie się udała, członkowie i sympatycy LL bawili się bardzo dobrze ciesząc się, że sezon lotniczy nie tylko się nie zakończył, tak jak informował Express, lecz przeciwnie, trwa całą zimę. Najlepszym tego dowodem jest niedawno rozpoczęty obóz szybowcowy w Jeżowie i pierwsze, osiągnięte na nim wyniki. Niestety, nie wiedzieli o tym adiustatorzy sympatycznego Expressu. Jaka szkoda, że nie czytują uważnie SiM-u. **(Wil)**

DLACZEGO...?

...Zarząd Powiatowy Ligi Lotniczej w Nowym Sączu nie przejawia od dłuższego czasu żadnej działalności? Członkowie szkolnych Kół LL — pozostawieni są bez jakiejkolwiek opieki i pomocy. Praca kół jest mało aktywna i nie ma nią kto pokierować. (a)

●

...w Ziębicach nie ma dotychczas koła Ligi Lotniczej i modelarni?

Koło można zorganizować, bo jest wiele młodzieży chętnej do pracy w lotnictwie. Lokal na modelarnię znajduje się przy Szkole Ogólnokształcącej w Ziębicach. Jest on doskonale wyposażony w sprzęt modelarski, lecz niestety, od pięciu lat nikt w nim nie pracuje — stoi pusty.

W Ziębicach jest wielu modelarzy - chałupników, którzy nie mają ani odpowiednich narzędzi modelarskich ani materiałów. Dlaczego nikt się nimi nie zajął i nie zorganizował modelarni?

Pole do działania ma tutaj Zarząd Oddziału LL, któremu podlegają Ziębice.

JAN NIEWIADOMSKI

●

...pilot Aeroklubu Kieleckiego, który miał prowadzić wykłady na KWWL w Państwowym Technikum Budowy Samochodów w Starachowicach dotychczas nie rozpoczął wykładów?

Uczniowie Technikum od kilku tygodni czekają na swego wykładowcę, któremu jakoś nie spieszno do Starachowic. (a)

●

...Zarząd Okręgu LL w Katowicach dotychczas nie odpowiedział na podanie o przyjęcie na szkolenie szybowcowe kol. Ireneusza Magnera z Wojkowic—Komorne, złożone przed pięcioma miesiącami?

Uważamy, że pięć miesięcy czasu to stanowczo za długo na odpisanie. Co o tym myśli ZOLL w Katowicach? (a)

NASZA OKŁADKA:

Obóz falowy w Jeleniej Górze zwraca na siebie uwagę lotników i przyjaciół lotnictwa w całej Polsce. Foto: LL

...w Łowiczu nie ma Zarządu Oddziału LL?

Zarząd taki podobno kiedyś istniał, ale to było bardzo dawno temu. Czasem wspominają go tylko brodaci modelarze, a młodzi z zainteresowaniem słuchają opowiadań swoich siwych dziadków o Lidze Lotniczej w Łowiczu i zastanawiają się czy ta bajka mogła być prawdziwa? (a)

●

...Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Bydgoszczy dotychczas nie nadesłał wyjaśnienia w odpowiedzi na notatkę „Dlaczego“ zamieszczoną w 28 numerze SIM-u, omawiającą brak opieki ze strony Zarządu Okręgu bydgoskiego nad kołami LL w Mątwach?

Czekamy na odpowiedź. (a)

●

...modelarnia lotnicza w Bochni nie ma jeszcze instruktora?

Lokal do pracy jest, są kandydaci na kurs, ale brak jest odpowiedniego instruktora. Prosimy Zarząd Okręgu LL w Krakowie o zwrócenie uwagi na modelarnię w Bochni. Na pewno rada się znajdzie. (a)

CZY WIECIE, ŻE...

...w listopadowym numerze miesięcznika „Transport“ wydawanym przez Polskie Wydawnictwo Gospodarcze, ukazał się ciekawy artykuł magistra Marka Żylicza — „Transport lotniczy w świetle prawa radzieckiego“.

Artykuł omawia ogólne zasady prawa lotniczego ZSRR, organizację radzieckiego transportu lotniczego w świetle kodeksu prawnego, współpracę międzynarodową i szereg innych zagadnień.

UWAGA CZYTELNICY

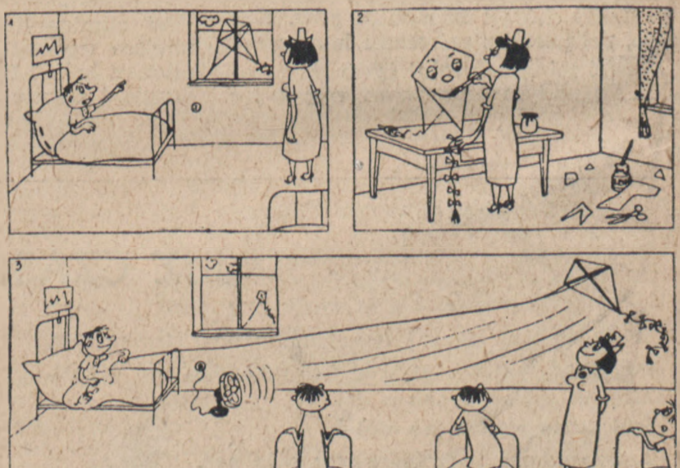
R o c z n i k i z lat ubiegłych tygodnika „Skrzydła i Motor“ oraz miesięcznika „Skrzydlata Polska“ można nabyć w redakcji wysyłając uprzednio należność na konto PKO-I-19795/113 Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja Czasopism Lotniczych Warszawa, ul. Ogrodowa 65.

CENY ROCZNIKÓW TYGODNIKA „SKRZYDŁA I MOTOR“

rok 1946 (brak numeru 4-go)	6,60 zł.
rok 1947 (brak numeru 19-go)	15,30 zł.
rok 1948 (brak numeru 1-go)	22,95 zł.
rok 1949	23,40 zł.
rok 1950	27,90 zł.
rok 1951	31,70 zł.

CENY ROCZNIKÓW MIESIĘCZNIKA „SKRZYDLATA POLSKA“

rok 1946	5,25 zł.
rok 1947	7,35 zł.
rok 1948 (brak nr 11 i 12)	7,50 zł.
rok 1949	9,00 zł.
rok 1950	10,80 zł.
rok 1951	10,80 zł.



WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH“ Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Numery pojedyńcze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji Warszawa ulica Ogrodowa 65. Telefony redakcji: 6 21 48; 7 36 01; 8 76 65. Wewnętrzny 15 — kolegium redakcyjne 14 — sekretariat i administracja. Zam. 2972. 2-B-46651.

Zdjęcia w numerze Koszewski—LL.

Numer oddano do kolportażu 18.XII.51 r.